



Das halbe Jahrhundert ist voll: Vor 50 Jahren zeigte der Ford Capri, was ein wahrer Volkssportler ist

- Ford Capri I (1969 bis 1973): „Ein außergewöhnliches Fahrzeug für einen gewöhnlichen Markt“
- Ford Capri II (1974 bis 1977): Die zeitgemäße Fortsetzung der Idee vom sportlichen Alltagscoupé
- Ford Capri III (1978 bis 1986): Serienmodell auf Basis der Studie „Modular Aerodynamic“
- Der Ford Capri im Motorsport: der perfektste Renntourenwagen seiner Zeit

KÖLN, 20. Februar 2019 – 50 Jahre Ford Capri: Er ist einer, auf den viele der großen Worte und geschliffenen Metaphern wirklich zutreffen, mit denen man sogenannte Ikonen rückblickend gerne bedenkt. Kult? War er wohl. Da muss man nur diejenigen fragen, die mal einen hatten oder jemanden kennen, der einen hatte. Für Manchen war der Ford Capri ein regelrechter Lifestyle-Fixpunkt, der maximale Coolnessfaktor. Meilenstein? Ja, für die Marke Ford auf jeden Fall. Wer sonst konnte in einem einzigen Modell bürgerliche Integrität mit einem sozialverträglichen Schuss Revoluzzertum vereinen? Selbst der Begriff Mythos funktioniert hier tadellos. Allein schon deshalb, weil das Wirken des Ford Capri auf den Rennstrecken genügend Stoff geliefert hat, um daraus Legenden und Heldengeschichten zu stricken.

Der Ford Capri hat es geschafft, im Verlauf von 50 Jahren 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 war. Mit seinen betörenden Formen weckte er Begehrlichkeiten und Träume, die sich auch nach dem Aufwachen noch erfüllen ließen. Träume mit Bodenhaftung eben.

Im Januar 1969 gab der 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, also vor genau 50 Jahren, schließlich betrat er die Arena, in der Erfolge gefeiert und Niederlagen erlitten werden: die Showrooms der Händler, den Markt.

Ford Capri I (1969 - 1973)

„Ein außergewöhnliches Fahrzeug für einen gewöhnlichen Markt“ ...

... So lautete die Überschrift einer Pressemitteilung, mit der die Medien auf die erste Capri-Generation eingestimmt wurden: *Form, Größe und Fahrleistungen dieses Wagens*

vereinigen sich zu einem neuartigen Begriff der Sportlichkeit. Denn der Capri ist weder ein Kompromiss zwischen Sportwagen und Familienwagen, noch ist er eine abgewandelte Limousine. Er ist, vereinfacht ausgedrückt, ein mittelgroßes Fastback-Coupé von äußerst ansprechender, sportlicher Form. Dabei ist er, gemessen an Sportwagen-Standards, überaus geräumig – er bietet Platz für vier Personen und ihr Gepäck – und hat dennoch viele der Eigenschaften, die einen echten Sportwagen auszeichnen. Bis auf den Preis.

Schon wieder ein neues Modell, hieß es weiter, wen soll dieser Wagen ansprechen, welche Marktlücke soll er schließen und welchen Konkurrenten soll er Paroli bieten? So mögen Konsumenten, Experten der Automobilpresse und Marktbeobachter fragen. Nun, natürlich ist der Capri ein neues Modell. Aber er löst kein anderes ab. Dieser Wagen ist einfach neuartig – konzipiert, um eine breitere Käuferschicht aus allen Einkommensklassen zu erfassen, die sowohl Wert auf Komfort als auch auf Sportlichkeit legt. Und schließlich soll er auch keinem Konkurrenten Paroli bieten – der Capri ist konkurrenzlos ...

Wer hat's „erfunden“? Der US-Designer Philip T. Clark, Schöpfer auch des Mustang

Die straffen Formen dieses automobilen Kulturguts, seine klaren Flächen und Konturen waren nicht etwa das Werk deutscher Kreativkunst. Verantwortlich zeichnete vielmehr der amerikanische Designer Philip T. Clark, Schöpfer des ebenfalls kultigen Ford Mustang. Clark war auch der eigentliche Inspirator für eine Art deutscher Mustang – der Capri eben.

Nach ausführlichen Marktforschungen rechneten die Ford-Modellplaner mit einem deutlich überwiegenderen Anteil junger Käufer in der Altersspanne 18 bis 29 Jahren. Die Marketingexperten vergaßen natürlich nicht, auch reifere Jahrgänge ins Sportcoupé zu holen. *Ist ein 35-, 45- oder 55-jähriger Fahrer für den Ford Capri zu alt? Keineswegs! Auch oder vielleicht gerade vermittelt der Capri dem, sagen wir, gesetzteren Fahrer eine sehr persönliche Freude am Fahren. Der gereifte Autofahrer kauft heute einen Wagen, der schick, patent und sportlich – eben im Stil der Zeit – sein muss. Der Capri erfüllt diese Anforderungen gewissenhaft. Und weil die Älteren meist doch mehr von Vernunft gelenkt werden als von Adrenalinstößen, wurden Familienkompetenz und Nutzwert des Ford Capri entsprechend herausgearbeitet: Er tut noch ein Übriges: Er ist, bei aller Sportlichkeit, auch reisetüchtig. Vier Plätze, ein großer Kofferraum und eine komfortable Ausstattung zeugen davon. So ein Capri war eben für alle da.*

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

Im Januar 1969 waren genug der einleitenden Worte gedruckt oder gewechselt, ausreichende Mengen an Vorschusslorbeeren vergeben. Das neue Auto gab 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. Aber ganz ehrlich: Passt eine rote Sonne, die in würdevollem Pathos im Meer versinkt, nicht ohnehin besser zur Eleganz dieses Autos als eine rauchende Handfeuerwaffe?

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 sorgte damals jedenfalls für Aufsehen, und das nicht alleine mit rassistischer 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.

Auch mit der Idee des Plattform-Konzepts hantierten die Entwickler bereits zu einer Zeit, in der dieser Begriff eher mit maritimer Ölförderung in Verbindung gebracht wurde. Die Fahrwerkstechnik samt McPherson-Federbein-Vorderachse und starrer Hinterachse an Halb-Elliptik-Längsblattfedern hatten sie nämlich fast unverändert von Capri's bravem Bruder übernommen, dem Ford Taunus.

Zudem gerierte sich der Ford Capri schon damals, obschon „Spätsechziger“, 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. Damit war der smarte Sportler *„kein nationaler Wagen mit zusätzlichen Exporten, sondern ein kontinentaler Wagen unter Ausschöpfung aller nationalen Vorteile in Herstellung und Vertrieb“*.

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 verkünden: *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 hieß es nämlich: „Willkommen im Klub der Millionäre“ – das 1.000.000ste Exemplar war vom Band gerollt.

Bis dahin waren aber noch diverse Modifikationen und Modellpflegemaßnahmen in die Serie eingeflossen. So wurde beim Ford Capri-Jahrgang 1971 die 125 PS starke V6-Variante 2300 GT durch den leistungsgleichen 2600 GT ersetzt. Für das finale Modelljahr 1973 gab es als Appetitmacher sogar noch einmal ein umfassendes Facelift mit neuen Rechteck- und Doppelscheinwerfern, großflächigen Rückleuchten, Änderungen bei der Innenausstattung und überarbeiteter Fahrwerksabstimmung.

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.

DER Capri schlechthin: der 1970 vorgestellte 2600 RS

DER Ford Capri schlechthin aus Sicht vieler Enthusiasten, Fans und Motorsportfreunde war und ist jedoch bis heute der Ende 1970 vorgestellte 2600 RS – das bis dato sportlichste Modell der Marke überhaupt. Für vergleichsweise schlanke 15.800 DM erhielten sportlich ambitionierte Fahrer ein Auto mit sechs Zylindern, Kugelfischer-Einspritzung, tiefgesetztem Sportfahrwerk und 150 munteren Pferden unter der matschwarzen 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 Rennsportkarriere (siehe: Der Ford Capri im Motorsport).

Ford Capri II (1974 - 1977)

Eleganter, sicherer, komfortabler, praktischer – die zeitgemäße Fortsetzung der Idee vom sportlichen Alltagscoupé

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 ausgereifte Technik mit modernem, funktionellem Design ... eine allererste Adresse für Verbraucher, die Vernunft, Sportlichkeit und Preiswürdigkeit unter einem Autohimmel vereint haben wollen, hieß es in dem entsprechenden Presstext.

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.

Wie die Presseinformation beschrieb, war die Rezeptur für einen Volkssportler, dessen Komposition aus Form und Funktion schon der ersten Ford Capri-Generation Ruhm, Ehre und Erfolg eingebracht hatte, konsequent weitergedacht worden. 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, weiter nach hinten gezogene Seitenfenster streckten zudem den Aufbau und ließen ihn graziler 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

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 herumdrehen* mochten, konnten ein neues, speziell auf *Wagen im Europaformat* zugeschnittenes Automatikgetriebe wählen. Der Leichtbau-Selbstschalter zeichnete sich durch einen hervorragenden Wirkungsgrad aus und machte den Ford Capri II um einiges temperamentvoller als das entsprechende Vorgängermodell, ohne deswegen gleich mehr Benzin zu schlucken. 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.

Eine „von Gasdruck-Federbeinen gelupfte“ Heckklappe

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. *Was auf Autofahrer Anziehung ausübt, ist die dritte Tür im Heck, die – von Gasdruck-Federbeinen gelupft – eine respektable Ladeluke öffnet, durch die sperriges Gut Einlass findet*, beschrieb Ford den gestiegenen Alltagsnutzen. *Weil zudem die Rücksitzlehnen nach vorn umzuklappen sind, lässt sich das Wort „Gepäckproblem“ aus dem Vokabular von Capri-Fahrern streichen ...*

Wer angesichts dieser unwiderstehlichen Mischung aus Vernunft und Verführung immer noch unschlüssig 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 Innenraumdetails ersetzte ein 2,0-Liter-V6-Motor mit 90 PS die 88 PS starke 1600er-Version und erwies sich als Volltreffer. Seine überzeugende Kombination 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 ...*

Das sportlich gestraffte S-Fahrwerk verfügte über entsprechend abgestimmte Gasdruckstoßdämpfer und Blattfedern an der Hinterachse sowie verstärkte Stabilisatoren. 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. Das Ergebnis brachte die Ford PR-Abteilung folgendermaßen zu Papier: *Sportliche Mitgift, Attraktivität, Komfort, Nutzwert und Preis des Capri S addieren sich zu einer verbraucher- und marktgerechten Konzeption.*

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.

Ford Capri „Mako“ mit dem V8-Herz des GT 40 und des Ford Mustang „302 Boss“

Mindestens zwei Gefährlichkeitsstufen höher rangierte ein Ford Capri namens „Mako“, benannt nach der gleichnamigen, für ihre Aggressivität bekannte Hai-Gattung. Zu diesem Zweck wurde dem 265 PS starken Capri „Mako“ das V8-Herz eingepflanzt, das auch in den legendären Konzerngefährten GT 40 und Mustang „302 Boss“ zum Einsatz kam – damit verwandelte sich das vergleichsweise bürgerliche Familiencoupé in einen Räuber der Straße, der mit bis zu 240 km/h auf Beutezug ging und auf Wunsch von der Bremsanlage samt Fuchs-Schmiedefelgen des Porsche 930 Turbo gebändigt wurde.

Zu den besonderen Reizen des „Mako“ zählte neben unschlagbarem Understatement der Preis. Mit knapp 33.000 DM war er rund 20.000 DM günstiger als ein Porsche 928 oder ein Mercedes-Benz 450 SLC, denen er gleichwohl in Sachen Fahrleistungen auf Augenhöhe gegenübertrat. Kein Wunder, dass ihm die beeindruckte Testerzunft mit Headlines wie „Donnerbolzen“ und „Auto für harte Männer“ huldigte.

Auch in den USA konnte sich der Ford Capri souverän behaupten

Auch auf dem US-Markt war der Ford 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 Zwischenetappe 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 Vorbote 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 Servobremsten, 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 nüchternen 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 Nachfolger erhielt der Ford Capri nicht. Zumindest keinen mit entsprechendem Appeal. Denn die Ford Probe- und Ford Cougar-Modelle, die nun in Europa verkauft wurden, waren letztlich modifizierte US-Fahrzeuge, mit denen die europäischen Kunden nicht übermäßig viel anfangen konnten.

Der Ford Capri im Motorsport

Der perfektste 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 Gesamtsieg 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!

Schlagzeilen und Überschriften zu drei Generationen Ford Capri

Wie Du hereinfährst, so schallt es heraus ...

Die Überschriften von Artikeln und Zeitungsberichten mögen nicht viel mehr sein als in Textform gegossene Momentaufnahmen. Treffen sie ins Schwarze, besitzen sie quasi unbegrenzte Ausdruckskraft und Wirkdauer. So auch viele von denen, die zum Ford Capri verfasst wurden. Gesammelt und gebündelt spiegeln sie das Echo wider, das die Automobilikone in der Öffentlichkeit erzeugte – manche Aussagen laut und boulevardesk, andere messerscharf austariert wie die Ideallinie auf der Nürburgring-Nordschleife, wieder andere so trocken wie Bekanntmachungen eines amtlichen Mitteilungsblatts. Aber alle ausdrucksstark. Und sie zeigen auch die Vielzahl an Print-Titeln, die es trotz der damals bereits einsetzenden Konzentrationsbewegungen im deutschen Pressemarkt noch gab.

Ein Hauch von Muskeln und Kraft ist dabei, schrieb 1969 die „Berliner Morgenpost“, während die „Badischen Neuesten Nachrichten“ einen **Volltreffer ins Herz der Sportwagenfans** meldeten. Die „Bunte Illustrierte“ assoziierte mit dem Ford Capri offensichtlich dessen Inspirationsquelle, den Ford Mustang, und glaubte einen **gezähmten Präriehengst** zu erkennen. Eine Metapher, die auch ins Bild der „BZ Berlin“ zu passen schien: Sie attestierte dem Ford Ford Capri eine **Große Schnauze und viel dahinter**. Natürlich blieben die V6-Versionen des Ford Capri vor mehrdeutigen Anspielungen nicht verschont. Mit **Sechsbombe** begrüßte „auto motor und sport“ den 2300 GT, während der „Kölner Stadtanzeiger“ den Ford Capri als Frauerversteher identifizierte und meinte: **Beim Capri wurde an Damen gedacht**. Auf ähnlicher Linie lagen die „Praline“, die einen **großen Verführer aus Köln** ausmachte, und „Die Welt“ mit der Headline **Der Schönling aus Köln ist ein Treffer**. Selbst „Die Bundeswehr“ leistete sich ein emotionales Sprachmanöver und kalauerte **Kölner Kassenhauer**. In einem späteren Bericht über die Verkaufserfolge des Ford Capri bediente sich „Die Welt“ aus dem Sprachschatz der Friseur-Innung und schuf schon damals einen sprachlichen Gegenpol zum berühmigten „Vo-ku-hi-la“-Haarschnitt (vorne kurz, hinten lang): **Täglich kaufen 200 Deutsche „vorn lang, hinten kurz“**.

Neben den Verführungskünsten des Ford Capri wurden auch seine sportlichen Talente gebührend gewürdigt. **Temperament und bullige Kraft** überschrieb die „Cuxhavener Zeitung“ ihre Impressionen; noch tiefer in die Metaphernkiste griffen die „Deutsche Auto Zeitung“ (**Heiße Waffe Capri**) und „Der Deutsche Arzt“, der einen **Hecht aus der blauen Grotte** kommen sah – Capri heil!

Nicht unbemerkt blieben zudem die Bemühungen der Ford Capri-Schöpfer, auch auf der Vernunftskala möglichst hohe Ausschläge zu erzielen. Mit **Ford Capri = sportlich und familiär** machte die „Bergedorfer Zeitung“ eine mathematisch stimmige Gleichung auf, während die „Gießener Allgemeine“ das Wesen des Ford Capri mit den Worten **Echtes Coupé mit allen Vorteilen des Familienwagens** zusammenfasste. Auch die „Offenbach-Post“ (**Herr Jedermann sprintet mit der ganzen Familie**) und der „Böblinger Bote“ (**Sportlicher Pfiff, gepaart mit ausgewogener Bequemlichkeit**) verpackten die gesamte Bandbreite der Capri-Qualitäten in griffige Schlagzeilen.

Unter schweren Wortbeschuss nahmen die Hüter der redaktionellen Sprachgewalt ihre Leser vor allem dann, wenn es um die Ikone der Ford Capri-Fans ging, den RS 2600. **Die Granate** titelte beispielsweise die „Bunte Illustrierte“, **Obergeschoss** die „Deutsche

Autozeitung“, **Image-Rakete vom Rhein** der „Kölner Stadtanzeiger“ und **Bodenrakete** die „tz München“. **Ford Capri 2600 RS – der preiswerte Donnerbolzen** hieß es bei „Hobby“ und **Capri RS – die Explosionsmaschine** beim „Wiener Kurier“. „auto, motor und sport“ ließ sich gar einen Superlativ mit Markenbindung einfallen: **Fordissimo!** Auch den Testosteronspiegel trieb der RS 2600 in mancher Redaktion in die Höhe. „Public Frankfurt“ begrüßte den Leser **Im „Club 200“ nur für harte Männer**, während die „tz München“ den RS als **echte Männerfalle** enttarnte, deren **Kraft und Herrlichkeit** („Sport Auto“) **zupackende Fäuste braucht** („Die Welt“).

Dass Ford mit dem 1974 vorgestellten Capri II der Balanceakt aus Bewahren und Erneuern geglückt war, zeigte ebenfalls das Medienecho. Die „Allgemeine Zeitung Goesfeld“ beispielsweise verdichtete auf eine Überschrift, wozu andere spaltenweise Textraum benötigen: **Beim Capri II wurde vernünftiges Neues mit bewährtem Alten zusammengefasst**. Einfacher und bildhafter, aber kaum weniger gehaltvoll drückte es die „Auto Zeitung“ aus: **Alter Kern in neuer Schale**.

Auch die optischen Neuerungen der zweiten Modell-Generation wurden dankend angenommen. **Bewährter Umsatzrenner im schicken Maßanzug** lobte die „Augsburger Allgemeine“; auch die „Wiener Presse“ machte Komplimente (**Familiengerecht und doch Coupé geblieben**), was die „Kehler Zeitung“ (**Neuer Ford Capri II imponiert durch Eleganz**) nur bestätigen konnte. **Ford Capri II: schick und ausgereift** notierte das „Main-Echo“ im knappen Nachrichtenstil, während die Redakteure des „Kicker“ nach ausgiebigen Erprobungsfahrten ihrer Begeisterung freien Lauf ließen: **Capri II schlug ein! Über 4000 km waren ein einziges Vergnügen!**

Gegenstand etlicher Wortspiele war die Heckklappe des Capri II. **Mit weicher Linie und großer Klappe** („Mindener Tageblatt“) und **Der Flotte mit der großen Klappe** („Neue Revue“) stehen stellvertretend für die in diesem Zusammenhang meistverwendete Metapher. Andere stellten das Image und die Fahrdynamik in den Fokus. Einen **Salon-Löwen auf leisen Sohlen** nannte beispielsweise die „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ die zweite Capri-Generation, **ein echtes Fahrerauto** die „Oldenburger Nordwest-Zeitung“. Die „Südwest-Presse Ulm“ sah ihn gar als eine Art Lichtblick in der Düsternis: **Capri II – Hit in der Flaute**.

Auch das Preis-Leistungs-Verhältnis wurde immer wieder herausgehoben, vor allem das der Drei-Liter-Version. **Viel Dampf fürs Geld** zeigte sich der „Stern“ beeindruckt, **Stilvoll, schnell, sparsam – viel Auto fürs Geld** lobte „Die Welt“. Das Schwesterblatt „Welt am Sonntag“ ging noch tiefer ins Detail und rechnete vor: **200 km/h Spitze für 17.000 Mark**.

Dass 1978 auch die dritte Ford Capri-Runde an Ford ging, zeigte abermals der mediale Widerhall. **Sportliche Fahrer liegen mit diesem Coupé gut im Rennen**, befand die „Augsburger Allgemeine“, und die „Deister Weserzeitung“ konnte ihren Lesern mitteilen: **Der Capri '78 ist alles andere als ein Blender**. Die „Neue Ruhr-Zeitung“ wiederum machte deutlich, dass auch ein vielschichtiger Produktcharakter in einer Überschrift Platz finden kann: **Ein Spitzensportler macht in Familie – der Dreiliter-Capri ist ein Auto zum Vorzeigen**. Womit alles gesagt war.

Besonders leidenschaftliches Rauschen im Blätterwald entfachten naturgemäß wieder die Topversionen, der Drei-Liter und der spätere 2.8i. So weit wie „auto motor und sport“, die dem Capri III mit **Ford forte** offenbar heilende Kräfte zuschrieb, gingen aber nicht alle. Über seine Wirkung als Freudenspender indes war man sich einig. Ob **Ford Capri 2,8 Injection – rassige Sportlichkeit** („Frankfurter Neue Presse“), **Sportliches Kraftpaket** („Fränkische Nachrichten Tauberbischofsheim“) **Renner aus Köln mit dem Bullenherz** („Fränkisches Volksblatt“), **Freude durch Stärke** („Fuldaer Zeitung“) oder **Sprinter mit Komfort und Klasse** („Rhein-Neckar-Zeitung“) – schöner kann man es kaum sagen!

Slogans und Werbesprüche zu drei Generationen Ford Capri

„Ein Auto, das Sie sich schon immer gewünscht haben“

Neben ihrem Auftrag, Produkte begehrenswert zu machen, spiegeln Werbekampagnen meist auch den Zeitgeist und die Werte der Ära wider, aus der sie stammen. Auch für den Ford Capri hatten die Kreativen ihre Köpfe rauchen und die Fantasie fliegen lassen, um den ultimativen Capri-Kick auszulösen. Das Ergebnis: sprachliche Preziosen von witzig bis kreativ, von deutsch-korrekt über frech, skurril bis liebenswert retro. Eine Auswahl:

Capri I

Mit jedem neuen Capri fällt ein altes Vorurteil. Dieser Wagen setzt neue Maßstäbe. Denn außer Sportwagen, Luxuswagen und Familienwagen gibt es jetzt auch noch den Capri. Der Capri ist eine Klasse für sich. Weil er von allen Wagentypen etwas hat. Das Beste.

Der Capri. DM 6993. Das ist der Preis für den Capri 1300. Für ein Auto, das Sie sich schon immer gewünscht, aber nie gefunden haben.

Stolzer Capri. Der Capri hat Kraft, der Capri hat Raum, der Capri hat Stil. Der Capri ist eine Klasse für sich. Stolzer Capri.

Die Silhouette eines Zweisitzers. Der Platz eines Viersitzers. Capri.

Capri. Der solide, zuverlässige, praktische, wirtschaftliche, aufregend sportliche Wagen. Ein Auto, das Sie sich schon immer gewünscht haben.

Capri II

Windschnittige Schale. Praktischer Kern.

Ford Capri Serie 76. Mehrleistung auf der ganzen Linie. Anhänger des Leistungsprinzips finden im neuen Capri ein Sportcoupé nach ihren Vorstellungen. Denn alles an ihm ist auf Mehrleistung ausgelegt.

Der neue Capri S 3.0. Herausforderung zum Leistungsvergleich. Dieser neue Ford bringt wieder Bewegung in den Markt. Nicht mit sportlichen Worten. Sondern mit sportlichen Werten.

Stark. Schön. Exklusiv. Ford Capri II. Spezialserie „Schwarz-Gold“.

Ford Capri II. Der schönste Gegenwert für 10890 Mark.

Ford Capri S. Kraftvoller Antritt aus allen Drehzahlbereichen.

Der neue Ford Capri. Von den Leuten, die die Linie der Vernunft einführten.

Capri III

Ein unverschämt starkes Stück. Der bringt die 160 PS voll auf die Straße und liegt auch satt in schnellen Kurven.

Die Sport-Sondersendung aus Köln. Ford Capri Super GT. Ford Capri Super Injection.

Die neue Sportlichkeit. Der neue Ford Capri. Er war das erste Auto seiner Art und wartet jetzt wieder mit den neuesten Raffinessen auf.

Ford Capri. Seine aerodynamische Linie bringt gute Kontakte. Vernunft zeigt Kondition.

Vernunft zeigt eigene Klasse. Schauen Sie sich sein Styling an. Vom Heck- bis zum Frontspoiler. Werfen Sie einen Blick unter die Haube. Und auf sein Fahrwerk. Nach Ihrer Testfahrt wissen Sie, dass er so sportlich fährt, wie er aussieht.

Ford Capri 3.0 S. Ein schnelles Auto, das nicht zum Schnellfahren verpflichtet.

Der neue Ford Capri. Zum Glück ist er kein Traumwagen. Es gibt zwischen 1,6 und 3,0 Liter mehr als den Sportwagen, von dem man nur träumen kann. Und die Limousine, die man schon kennt. Es gibt den Ford Capri.

- August 1,3 I-Motor/ 55 PS wird durch Normalbenzinversion mit 54 PS ersetzt, zusätzlich neue 1,6 I-Normalbenzin-Version mit 68 PS für die Ausstattungsversionen L und XL
- 1975** Februar Komplettausstattung ohne Aufpreis: Stahlgürtelreifen, heizbare Heckscheibe mit verstärkter Drehstromlichtmaschine, Scheibenbremsen vorn mit Bremskraftverstärker, elektrische Scheibenwaschanlage serienmäßig ab Capri L
Produktion des Ford Capri in Saarlouis wird eingestellt
- 1976** März Serienmäßig Verbundglas-Frontscheibe und Automatik-Sicherheitsgurte vorn
- Mai Rundherum überarbeitetes Modellprogramm:
XL-Version wird durch den GL ersetzt
GT-Version wird durch attraktive „S“-Version ersetzt
1,6 l/ 88 PS-Vierzylinder wird vom 2,0 l/ 90 PS-V6 abgelöst
Capri S mit strafferer Fahrwerksabstimmung (härtere Federn, stärkere Stabilisatoren, Gasdruckstoßdämpfer), Frontspoiler serienmäßig in Verbindung mit 2,0 I-V6-Motor
- 1977** April Höhenverstellbare Kopfstützen serienmäßig in Grundmodell „L“, 185/70 SR 13-Reifen als Option für L und GL
- 1978** **März Facelift/Capri '78 (Capri III)**
Neues „Gesicht“ mit Halogen-Doppelscheinwerfern und integriertem Frontspoiler; neue Innenausstattung und weitere Verbesserungen
1,3 I-Motor entfällt – 2,0 I-V6 auch für „L“ lieferbar
Verdoppelung der Inspektionsintervalle von 10.000 auf 20.000 km
- August Modelljahr 1979 – erweiterter Korrosionsschutz (Hohlraumversiegelung, Unterbodenschutz)
- 1979** Februar Automatik-Sicherheitsgurte hinten und Nebelschlussleuchte serienmäßig für alle Modelle

- Mai/ Juni Geänderte 2,0 I- und 2,3 I-V6-Motoren: neue Zylinderköpfe mit vergrößerten Ventilen und Kanalquerschnitten, weichere Ventildfedern, thermostatisch geregelte Lüfter etc.
Umstellung des 2,0 I-V6 bei gleicher Leistung auf Normalbenzin, 2,3 I-V6 jetzt mit 114 PS (statt 108 PS)
- Oktober Motorenpalette wird um den besonders wirtschaftlichen 2,0 I-OHC-Vierzylinder mit 101 PS erweitert
Neuer Ford Sparvergaser („VV“) für die 1,6-Liter-Vierzylinder – alle Motoren erhalten thermostatisch geregelte Lüfter
- 1980**
- Juli 1,6 I-Motor (LC) entfällt
- September Neue Felgen-Reifen-Spezifikation:
L und GL: auf Wunsch 5 ½ Zoll (statt Serie 5 Zoll)
S: auf Wunsch 6-Zoll-LM-Felgen (statt Serie 5 ½ Zoll) und 185/70-Reifen (statt 165er Reifen)
- 1981**
- Januar Neues Sondermodell „Capri 2,8 Injection“ mit 2,8-Liter-Einspritzmotor und 160 PS, strafferer Fahrwerksabstimmung, 7-Zoll-LM-Rädern und 205/60-Reifen sowie sportiver Innenausstattung
- Mai Abschließbarer Tankverschluss für alle Modelle serienmäßig
- Juli Neues Sondermodell aus der Motorsportabteilung „Capri Turbo“ (begrenzte Stückzahl); 2,8 I-V6-Vergasermotor mit Turbolader, 188 PS, spezielle Front- und Heckspoiler
- August Programm wird gestrafft:
2,0 I-V6 und 3,0 I-V6 entfallen
2,8 Injection wird reguläres Serienmodell
Langzeit-Auspuffanlage serienmäßig für alle Modelle
Heck-Wisch-/Wasch-Anlage auch für den „L“ serienmäßig
- 1982**
- April L wird durch neue GT-Version ersetzt – mit reichhaltigerer Ausstattung, S-Instrumententräger, Türverkleidungen wie „2,8 i“, Heckspoiler

- Dezember „2,8 i“ bekommt serienmäßig 5-Gang-Getriebe, getöntes Glas und neue Polsterstoffe – bei gleichem Preis
- 1983** Februar Straffung des Modell- und Motorprogramms – Aufwertung für GT und S – Preissenkung um bis zu 2.700 DM
- Neues Programm:
 2,0 I-GT mit 101 PS/ OHC-Motor (1,6 l/ 73 PS entfällt)
 2,3 I-S mit 114 PS/ V6 (2,0 l/ 90 PS entfällt)
 2,8 I-Injection mit 160 PS/ V6
 5-Gang-Getriebe für alle Modelle serienmäßig
 Ghia-Version wird nicht mehr angeboten
- 1984** April „Super GT“ ersetzt GT und S
 Erweiterte Ausstattung ohne Mehrpreis (16.995 DM):
 u. a. 6-Zoll-LM-Felgen, Heckspoiler, Stoßstangenhörner,
 Serienmotor 2,0 l/ 101 PS; auf Wunsch 2,3 l/ 114 PS-V6 (auch mit Automatik)
- Juni „Super Injection“ ersetzt 2,8 I-Injection
 Erweiterte Ausstattung ohne Mehrpreis (29.050 DM):
 u. a. 7-Zoll-LM-Felgen abschließbar, Stahlkurbeldach, elektrische Antenne, Sitze mit Ledereinfassung
- November Produktion der Linkslenker wird eingestellt
- 1986** Dezember Produktion der Rechtslenker (für GB) wird ebenfalls eingestellt

Capri-Gesamtproduktion:1.900.678 Stück

#

Ford-Werke GmbH

Die Ford-Werke GmbH ist ein deutscher Automobilhersteller und Mobilitätsanbieter mit Sitz in Köln. Das Unternehmen beschäftigt an den Standorten Köln, Saarlouis und Aachen mehr als 24.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit der Gründung im Jahr 1925 haben die Ford-Werke mehr als 46 Millionen Fahrzeuge produziert. Für weitere Informationen zu den Produkten von Ford besuchen Sie bitte www.media.ford.com.

Kontakt: Isfried Hennen
Ford-Werke GmbH
0221/90-17518
ihennen1@ford.com