

---

## Im Rückspiegel: Ford durfte den Colt nicht ziehen – 50 Jahre Capri (1)

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.

„Ein außergewöhnliches Fahrzeug für einen gewöhnlichen Markt“ – so lautete die Überschrift einer Pressemitteilung, mit der die Medien 1969 auf den Capri eingestimmt wurden. Und vollmundig ging es weiter; „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.“

Verantwortlich für die Form zeichnete der amerikanische Designer Philip T. Clark, Schöpfer des ebenfalls kultigen Ford Mustang. Er war auch der eigentliche Inspirator für eine Art deutschen Mustang. Ursprünglich hätte der Capri sogar passenderweise Colt heißen sollen. Aber den Namen hatte sich bereits Mitsubishi für einen Kleinwagen gesichert. Nach ausführlichen Marktforschungen rechneten die Modellplaner mit einem deutlich überwiegenden Anteil junger Käufer in der Altersspanne von 18 bis 29 Jahren.

Insgesamt fünf Modellvarianten standen zur Markteinführung zur Wahl. Die kleineren Motoren bis 1,7 Liter Hubraum waren V4-Aggregate, darüber gab es V6-Antriebe. Die Sechszylinder waren am „Power-Buckel“, einer Ausbuchtung in der Motorhaube, zu erkennen. 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 rassischer Optik und sportlichen Fahrleistungen, sondern auch mit seinem Preis: 6995 Deutsche Mark wurden für das 1,3-Liter-Basismodell aufgerufen. Das galt als Preis-Leistungs-Sensation.

Im Herbst 1969 rückte eine „Hochleistungsversion“ des 2300 GT zum Familienoberhaupt der Baureihe auf, die mit scharfer Nockenwelle, Doppelrohrauspuff und Modifikationen an Zündung und Vergaser 125 PS lieferte. Damit konnte die Zehn-Sekunden-Marke für den Standardsprint (9,8 Sekunden) unterboten und 190 km/h Spitzengeschwindigkeit erreicht werden.

Als Alternative zum serienmäßigen Vier-Gang-Handscharter gab es für alle Modellversionen mit Ausnahme des 1300ers auf Wunsch eine Drei-Stufen-Automatik. Die Fahrwerkstechnik samt McPherson-Federbein-Vorderachse und starrer Hinterachse an Halb-Elliptik-Längsblattfedern hatte der Capri fast unverändert von seinem braven Bruder übernommen, dem Ford Taunus. Gebaut wurde der sportliche Ford nicht nur im 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.

Obwohl bis zum Herbst 1969 in Köln bereits rund 75 000 Capris gebaut worden waren und die Produktion ständig erhöht wurde, gelang es nicht, mit der lebhaften Nachfrage Schritt zu halten.

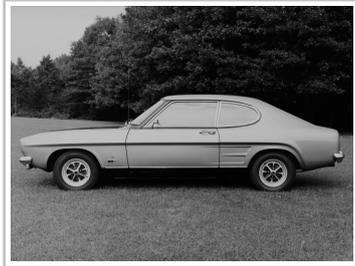
Und das sollte so bleiben. Bis zum Ende ihrer fünfjährigen Laufzeit wurden 784 000 Einheiten der ersten Modellgeneration in Deutschland gebaut, 244 000 davon fanden auf dem Heimatmarkt einen Abnehmer. 1973, das letzte Jahr im Modellzyklus, wurde zum erfolgreichsten Jahr der Capri-Historie überhaupt: im August 1973 rollte das einmillionste Exemplar vom Band.

Bis dahin waren aber noch diverse Modifikationen und Modellpflegemaßnahmen in die Serie eingeflossen. Die V4-Motoren wurden durch 1,3- und 1,6-Liter-Reihenvierzylinder mit 55 und 72 PS beziehungsweise 88 PS aus dem Taunus 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 Ende 1970 vorgestellte 2600 RS ist aus Sicht vieler Enthusiasten, Fans und Motorsportfreunde die Verkörperung des Capri-Gedankens schlechthin. Für 15 800 DM erhielten sportlich ambitionierte Fahrer ein Auto mit sechs Zylindern, Kugelfischer-Einspritzung, tiefgesetztem Sportfahrwerk und 150 PS unter der mattschwarzen Motorhaube, dessen markantes Doppelscheinwerfer-Gesicht in Motorsport-Konfiguration schon bald auf Augenhöhe mit der erfolgsverwöhnten Porsche-Phalanx auftauchen sollte. Die Homologationsauflage von 1000 Einheiten mit Leichtbauzutaten wie Magnesiumfelgen, Plexiglasscheiben und Kunststofftüren, legte den Grundstein für eine außergewöhnliche Rennsportkarriere. (ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



Ford Capri 1700 GT (1969).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Capri 1700 GT (1969).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Capri I (1969–1972) als Polizeiwagen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Werbeplakat für den Ford Capri 2300 GT (1969–1972).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Capri (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Capri RS 2600 (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Capri RS (1972).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford