

So kommt der Capri

Ford-Fans, lasst die Korken knallen: 2006 bringt Ford einen neuen Sportwagen auf Focus-Basis. Der 2+2-Sitzer verspricht

17 Jahre sind in der Automobilentwicklung eine halbe Ewigkeit. Trotzdem hat der Name des 1985 eingestellten Ford Capri bis heute einen guten Klang – Grund genug, den Coupé-Klassiker zu neuem Leben zu erwecken. Während die Produktplaner bei VW (was kommt nach Scirocco und Corrado?) und Opel (wo bleibt der nächste Manta und Calibra?) um die Wette schnarchen, gab die Ford-Zentrale vor wenigen Wochen grünes Licht für einen ungewöhnlich interessanten Sportwagen, der 2006 als Capri IV auf den Markt kommen soll.

Diese Entscheidung ist der Konzernspitze allerdings nicht

leicht gefallen. Schließlich hatte man mit potenziellen Capri-Nachfolgern wie Probe und Cougar bereits zweimal Schiffbruch erlitten, denn die nach US-Strickmuster gebauten living legends entpuppten sich zumindest in Europa als teures – sprich unverkäufliches – Strandgut.

Der Capri IV soll zwischen 17 500 und 29 500 Euro kosten

Im dritten Anlauf wollten die Ford-Strategen alles anders und damit alles richtig machen. Entsprechend ambitioniert war der ursprüngliche Denkansatz: Turbomotor mit bis zu 300 PS, permanenter Allradantrieb mit ak-

tiven Differenzialen, zwei unterschiedliche Karosserievarianten mit hemdsärmelig-aggressivem und sportlich-elegantem Auftritt. Weil für den Überflieger im eigenen Haus kein passendes Triebwerk aufzutreiben war, wollte man sich von Volvo mal eben ein paar tausend aufgeladene Fünf- und Sechszylinder ausborgen. Höherpositionierung oder Größenwahn?

Erst fünf Minuten vor zwölf zogen die Herren Thursfield (jetzt in Detroit für das internationale Geschäft zuständig) und Leach (der neue Europa-

Chef) die Handbremse. Der Wagen mit dem Entwicklungskürzel S272 wäre nämlich mit Abgabepreisen von bis zu 45 000 Euro nicht nur viel zu teuer geworden, er hätte auch den Premium-Divisionen Volvo und Jaguar das Leben noch schwerer gemacht. Außerdem war man sich darüber einig, dass Ford als Marke noch nicht reif ist

für ein derart elitäres Flaggschiff.

Als Konsequenz dieser Überlegungen wurde ein völlig neues Fahrzeugkonzept entwickelt: faszinierend und trotzdem bezahlbar, vielseitig und trotzdem profitabel, modern und trotzdem ein echter Capri. Als technische Basis dient unverändert die nächste Focus-Generation, intern als C1-Plattform oder

Ford Capri

So könnte er aussehen, der Nachfolger des Coupé-Klassikers aus Köln. Der Chefdesigner Chris Bird plant kein verspieltes Retro-Auto, sondern einen modernen Sportwagen



wieder

viel Fahrspaß zum Kampfpreis

C307 bekannt. Der Wagen besitzt einzeln aufgehängte Räder, doch der ursprünglich fest eingelebte Allradantrieb wurde zur Ausnahme, von der vermutlich nur das Topmodell profitieren wird. Das Karosseriekonzept ist noch nicht endgültig festgelegt. Als Alternative zum

Bitte umblättern



Der sportlichste Ford soll wahlweise mit Front- oder Allradantrieb angeboten werden. Das Topmodell glänzt mit Turbo-Power und sechs Gängen



Dieser Mann weiß, was gespielt wird. Heute berichtet Georg Kacher über ein neues sportliches Ford-Modell, das dem Markenimage weiter Auftrieb geben soll

Die Originale



1969–1974 Capri I Schon der erste Capri ist ein Volltreffer. Die Motorenpalette reicht vom 1300 mit 50 PS bis zum 2300 GT mit 108 PS



1974–1978 Capri II Das facegeliftete Coupé erhält eine große Heckklappe und mit dem 138 PS starken Capri 3.0 ein neues Topmodell



1978–1985 Capri III Das sportliche Image des Capri prägen vor allem kräftige Kleinserien-Modelle wie der 2600 RS und der 3.0 Turbo

Illustrationen: HuckleTT; Fotos: Werk

Ford Capri Cabrio

Das Karosseriekonzept ist noch nicht ausdiskutiert. Die Alternativen: Coupé und Cabrio – oder ein voll versenkbares Hardtop



Nebeneinander von Coupé und Cabriolet wird ein Klapptop im Stil des Mercedes SLK erwogen. Diese Dachlösung, die gemeinsam mit einem darauf spezialisierten Zulieferer wie Karmann oder Webasto realisiert werden könnte, war vor vier Jahren schon einmal für den aktuellen Focus vorgesehen – und dann wieder verworfen

Gebaut wird der Capri IV vermutlich bei Pininfarina

worden. O-Ton Köln: „Mit dem Klapptop hätten wir ein Auto, das in dieser Klasse noch kein anderer anbietet. Aus Kundensicht vereint das versenkbare Hardtop die Vorzüge eines Coupés mit denen eines Cabriolets – allerdings nur dann, wenn das Dach verwindungsfest, leise und bezahlbar ist.“ Fest steht, dass es in jedem Fall auch einen offenen Capri geben wird. Dafür wurde das geplante

Focus-Cabrio aus der Projektliste gestrichen.

Favorit für die Fertigung des neuen Kölner Kult-Mobils ist Pininfarina, wo demnächst der Street-Ka vom Band laufen wird. Nach heutigem Zeitplan startet die Capri-Produktion im Sommer 2006. Auch die Preisspanne ist schon ziemlich genau eingegrenzt. Demnach soll das Basismodell mit Frontantrieb und 130-PS-Motor 17 500 Euro kosten (als Klapptop rund 1500 Euro mehr). Am obersten Ende der Skala rangiert der zirka 29 500 Euro teure Capri Turbo – inklusive Allradantrieb, 225-PS-Maschine und einem Getrag-MM6-Sechsganggetriebe. Ein gleich starker Audi TT ist über 5000 Euro teurer.

Als Grundmotor dient der bewährte 2,0-Liter-16-Ventiler mit 130 PS. Die nächste Leistungsstufe mit 173 PS kennen wir bereits aus dem Focus ST 170. An den unvergessenen Capri 2600



Die Basis für das neue Sportwagenmodell liefert die nächste Generation des Ford **Focus ST** und **RS** (Foto). Die zweite Auflage des Erfolgsmodells wird deutlich größer und geräumiger als das aktuelle Auto. Die Steigerungsform von RS heißt Focus Cosworth und ist eng an den Nachfolger des World Rally Car angelehnt. Auf die innovative Turbo-Technik und den permanenten Allradantrieb mit aktiven Differenzialen kann auch das Capri-Entwicklungsteam zurückgreifen.

RS erinnert das Turbo-Topmodell, das derzeit in drei Leistungsstufen mit 200, 225 und 250 PS diskutiert wird – wir tippen auf die goldene Mitte. Ganz neu und für einen Sportwagen ziemlich ungewöhnlich ist der geplante TDCi-Diesel, der ab Ende 2006 verfügbar sein soll. Dabei handelt es sich um ein

leistungsgesteigertes 2,0-Liter-Aggregat, das je nach Auslegung zwischen 150 und 170 PS mobilisiert. Gegen einen Aufpreis von rund 650 Euro lassen sich beide Schaltgetriebe (Fünfgang ist Serie) mit einer Halbautomatik kombinieren. Eine konventionelle Wandlerautomatik wird es nicht geben.

Die Chancen, dass es Ford diesmal gelingt, an den Erfolg des Ur-Capri anzuknüpfen, stehen nicht schlecht – schließlich ist das aktualisierte Konzept ebenso zeitgemäß wie kundennah. Außerdem scheint die Technik zu halten, was die Optik verspricht – das war beim Original nicht immer der Fall...



1988–1996 Probe Der ursprünglich als Mustang-Nachfolger konzipierte 2+2-sitzige Fronttriebler war mit dem Mazda 626 Coupé weitgehend baugleich



1999–2001 Cougar Während die Ford-Version floppte und schon nach drei Jahren eingestellt wurde, ist die Mercury-Variante bis heute im Programm



1997–2001 Puma Das Coupé auf Fiesta-Basis mit dem von Yamaha entwickelten Motor war ein fahraktiver Imageträger – und ein Null-Rendite-Modell

Illustration: Huckelhardt; Fotos: U. Sonntag (2), A. Eder, Wenz