

DE NIEUWE



Vanaf één maart zal er een totaal vernieuwde Capri in de Ford-showrooms te bewonderen zijn. Een Capri II, waarin de ontwerpers op heel knappe wijze net zoveel van de lijnen van de ongemeen succesvolle voorganger (één miljoen wagens in vijf jaar tijd mag men wel succesvol noemen) hebben weten te bewaren, dat de wagen qua uiterlijk nog echt een Capri is. Zo'n succes gooi je niet zomaar weg.

Tegelijkertijd hebben diezelfde ontwerpers echter de wagen zowel van binnen als van buiten grondig vernieuwd. Wat is grondig: 2,2 miljoen manuren zijn er in de „revamping” van de wagen gaan zitten, het dubbele van wat er aan de allereerste Capri die in 1969 uitkwam, werd besteed. En er ging liefst 65 miljoen gulden méér in zitten dan toen. Terecht – men wilde bij Ford beslist niet de kip met de gouden eieren slachten. En toch was de oude Capri aan een grondig nieuwe aanpak toe.

Getrouw aan gevestigde tradities heeft Autovisie reeds maanden geleden kans gezien de nieuwe Capri tijdens proefritten (gehouden in Marokko en Finland – bijna alle nieuwe auto's zijn in Finland te betrappen) op de plaat te zetten en de lezers te tonen. En precies een jaar geleden, toen tijdens de tentoonstelling van Genève de Mustela te kijk stond, een modelstudie van de tegenwoordig onder het Fordconcern ressorterende carrossier Ghia, waagden wij in ons verslag de gok te voorspellen dat veel van wat aan die Mustela te zien was ook in de te verwachten nieuwe Capri zou blijken te zijn verwerkt. Een gok die is uitgekomen. Wat tegelijkertijd bewijst, dat Ghia in vergaande mate de hand heeft gehad in de vormgeving van de nieuwe wagen.

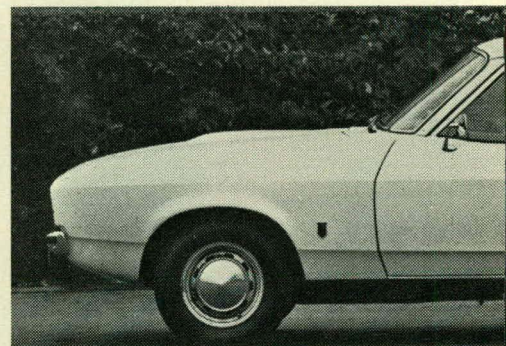
Vijf en vijf

De Capri II is leverbaar in vijf modeluitvoeringen: een L, een XL, een GT, een GTR en een luxueuze topuitvoering die Ghia werd gedoopt. De koper kan dan verder nog kiezen uit vijf verschillende motoren. Een 1,3 liter met onderliggende nokkenas, die 57 DIN pk levert, een 1600 cc motor met bovenliggende nokkenas die voorzien is van een enkelvoudige carburateur 72 en met een dubbele Weber 88 DIN pk levert, een 2300 cc metende V6 die 108 paarden vertegenwoordigt en een drie liter zescilinder die het tot 138 brengt. Afgezien van de zeer geraffineerde nieuwe lijnen is het meest opvallende uiterlijke kenmerk aan de Capri II de aanwezigheid van een derde deur ofwel omhoog klappende achterzijde. Een

detail waarvan het nut nauwelijks behoeft te worden aangestipt. Kenmerkend voor de zorg waarmee Ford te werk is gegaan is, dat de scharnieren van deze deur geheel en al verborgen zijn aangebracht, en dat één der gasgevulde elementen, die de beweging van de deur dempen of desgewenst arreteren, tegelijkertijd fungeert als doorvoering voor de dradenbundel, die nu eenmaal van het vaste carrosseriegedeelte naar de verwarmde achterruit en de op bestelling leverbare achterruitewisser moet voeren. Een klein detail natuurlijk, maar een kenmerkende kleinigheid.

Windtunnel

Het behoeft geen betoog, dat de nieuwe



koetsweken in de windtunnel heeft doorgebracht, en dat de vormgeving niet alleen een lage luchtweerstandswaarde bezit, doch tevens bij grotere snelheden er zorg voor draagt, dat de wagen steviger op de weg wordt gedrukt – het zo vaak geclaimde, doch minder dikwijls ook werkelijk gerealiseerde „spoiler-effect”.

De spoorbreedte van de achteras werd vergroot. Rond deuren en in dak werden doosvormige versterkingen verwerkt, de achterzijpanelen zijn dubbel.

FORD CAPRI

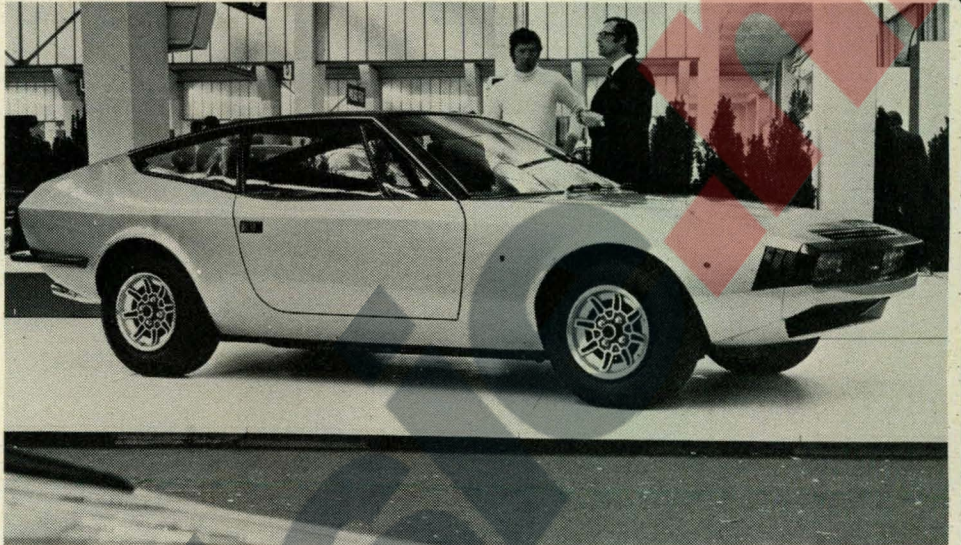
Goedkopere auto: sterkere beenspieren?

Helaas doet Ford ook mee met de eigenaardige mode die mensen die het goedkoopste model kopen ook met minder remmen bedeeft: alle modellen hebben rembekrachtiging, behalve de goedkoopste 1300. Armere mensen hebben blijkbaar sterkere benen volgens Ford. Misschien omdat ze korter geleden nog fietsten...?

Blijkbaar hoeft de koper van de goedkope Capri trouwens ook niet zo best achteruit te kijken, want in de 1300 zit óók geen achterrautverwarming...

Goed meubilair

De stoelen, in de oude Capri wat aan de vlakke kant, zijn aanzienlijk com-



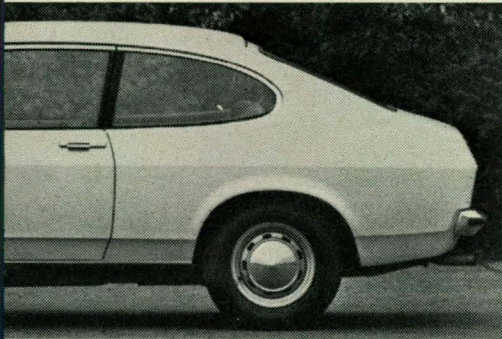
Op de Salon van Genève stond vorig jaar op de stand van Ghia deze auto, de Mustela. Een duidelijk voorontwerp van de nieuwe Capri.

Dat zijn ze niet, behalve bij het duurste model, de Ghia. Deze laatste heeft trouwens toch een hele massa mooie, fijne en nuttige dingen meer dan de andere modellen. Zoals H4 halogeenlampen in de koplichten, rubber bumperstukken, een stel zijstrippen met rubberband (érg nuttig bij krap parkeren!), hoofdsteunen, beklede bagageruimte.

Mooi stofje

En niet te vergeten, die Ghia heeft een heel bijzondere bekledingsstof: Rialto genaamd. Rialto is een synthetische stof met een opmerkelijke gloed, die door Ford in Engeland werd ontwikkeld en die bijzonder grote slijtvastheid paart aan een zeer grote weerstand tegen verbleken en verkleuren. Ford claimt, dat er geen betere stof voor automobielerinterieurs op de hele wereld te vinden is.

Ford heeft bovendien geen enkel risico genomen met een eventueel veranderende mode: er is een speciale man bij alle modekoningen in Europa te gast geweest om een blik op de (nog geheime) collecties te werpen en diepgaand van gedachten te wisselen met de mannen, die het uiterlijk van de vrouw (en de man) voor de komende jaren zullen bepalen. Want de Capri was vanaf het eerste moment dat de wagen te koop was, een opvallende schlager. En met een schlager neem je nu eenmaal geen risico's.



fortabeler, dieper en meer zijdelingse steun verlenend.

Een derde deur heeft voordelen, maar die kunnen eigenlijk alleen maar ten volle worden benut, als de achterbank ook wegklapbaar is. En dat is hij bij de Capri II. Bij de duurdere modellen zelfs „per zetel“: met behoud van drie zitplaatsen kan dan toch lange bagage worden vervoerd - een erg handig arrangement.

De wagens hebben sportwielen, die eruit zien alsof ze van aluminium zijn.



Opvallend (en welkom) kenmerk: de derde deur.

Bij de duurdere modellen zijn de achterstoelen „per stuk“ wegklapbaar.

