

AUTO KALEIDOSKOOP

EEN BEETJE NIEUW: CAPRI III

Ford mag dan met de komst van de Capri in 1969 baanbrekend werk hebben verricht op de markt van de sportcoupés, een leidinggevende rol heeft het merk hier beslist niet meer. De komst van de Capri II in 1974 heeft daaraan voor een belangrijk deel meegewerkt, want die auto was ondanks het enorme ontwikkelingswerk dat eraan was besteed, lang niet zo succesvol als zijn voorganger. De auto werd te lief van uiterlijk, te gewoon genoemd.

Nu, weer bijna vier jaar later, is dan de derde generatie Capri's gelanceerd, en het is nauwelijks verbazingwekkend dat het uiterlijk weer iets agressievers vertoont, weer een beetje doet terugdenken aan die eerste Capri. Wat daar overigens in het geheel niet meer aan doet terugdenken is de prijs: de allereerste Capri werd geïntroduceerd voor de (lok)prijs van f 7.605,-, de prijzen van de huidige modellen liggen op een bijna drie keer zo hoog niveau. Het iets agressiever lijken van het uiterlijk van de Capri III is vooral veroorzaakt door de dubbele koplampen, het resolute gebruik van matzwart bij alles wat tot dusver verchromd was en de plaatsing van een spoiler achterop bij de S-modellen. Een belangrijke wijziging betreft ook de aerodynamica van de wagen, die heeft geleid tot een met zes procent verminderde luchtweerstand – de zweefneiging ging zelfs met achttien procent terug. Enigszins verwonderlijk is de overhang van de motorkap en spatborden over de koplampen, waardoor een gedeelte van de lampen niet meer zichtbaar is. Moest dat nu echt? Bij alle



modellen behalve de standaard versie bevindt zich op bumperhoogte een beschermstrip aan de zijkant, terwijl bovendien zowel voor- als achterbumper ver om de hoeken is doorgetrokken. Een belangrijke verbetering in de Capri is de komst van een uitneembare en meeklapbare hoedenplank in de koffer ruimte, waardoor de inhoud daarvan niet meer voor iedereen zichtbaar is. In het interieur zijn verder slechts kleuren en schakeringen nieuw, plus in de S-versie nieuwe – en goed steun gevende – kuipstoelen met van een soort gaas voorziene hoofdsteunen.

Door de verbetering van de aerodynamica zijn zowel prestaties als brandstofverbruik in de gehele serie iets verbeterd. Bij de 1300 cm³-versie is dit nog eens nadrukkelijker gebeurd door het vermogen te verhogen van 42 naar 51 kW (van 57 naar 70 Din-pk) door de toepassing van een 2 venturi Weber-carburateur. Volgens fabrieksopgave bedraagt de topsnelheid van deze goedkoopste Capri thans



157 km/h, dertien kilometer meer dan in de voorgaande versie.

De onderhoudskosten van de nieuwe Capri zijn ten opzichte van het vorige model eveneens verlaagd door de intervallen tussen de grote beurten te verdubbelen tot 20.000 kilometer. Deze wijziging in onderhoud geldt thans tevens voor alle Ford personenauto's en voor de Transit met benzine-motor.

Overigens heeft de komst van de Capri III Ford in Amsterdam blijkbaar toch een beetje verrast. Want in de persinformatie lezen we letterlijk: „De lampenhuisen zijn groot; plaats voor de mistachterlampen is er in ondergebracht”. Maar waarom is dan op de voor een rij-impresie beschikbare wagens wel een apart mistachterlicht onder de bumper gemonteerd? Was er soms nog een grote voorraad van?

De prijzen van de Capri III zijn iets verhoogd ten opzichte van zijn voorganger, en beginnen nu bij f 16.349,-.

Gert Enklaar