



Kennt man schon als 18er von Norev, kann man jetzt als 24er von Bburago kennenlernen: Ford Capri MK III 2.8i

Fotos: Hans-Joachim Gilbert

Erfolge im Motorsport haben das ab 1968 gebaute Kölner Sportcoupé namens Capri sehr begehrt gemacht, wengleich die meisten Alltags-Capris mehr sportliches Flair versprühten als unter ihren langen Hauben steckte. In allen drei ab 1968 gebauten Generationen hatte die lange Haube ihre Berechtigung, denn im Gegensatz zum Manta des Mitbewerbers Opel bot Ford eine reiche Auswahl an Sechszylindermotoren an, beginnend mit dem Zweiliter-V6 im 2000 GT und wenig sportlichen 90 PS.

Bburago wählte ein 1982er Modell aus der dritten Capri-Generation in der Farbe Kristallgrün, also einen recht späten Capri III, der als Linkslenker nur bis 1984 (als Rechtslenker bis 1986) gebaut wurde, und stattete ihn optisch als 2.8i aus, mit dem 160 PS leistenden 2,8-Liter-V6 der stärkste je gebaute Otto-Normalo-Capri, vom seltenen Turbo mit 181 PS einmal abgesehen. Unter den Capris ist der 2.8i der einzige mit (mechanischer) Benzineinspritzung namens K-Jetronic. Von dieser Motorisierung zeigt das Modell leider nichts, die Haube bleibt zu, einzig die seitlichen Zierstreifen samt „injection“-Beschriftung und der Typenhinweis am Heck machen klar, dass es sich hier

Spritziger Kölner

Liegt der Maßstab 1:24 im Aufwind, so liegen Youngtimer mit der Pflaume im Trend. Bburago legt den einzigen Einspritzer-Capri in einem frischen Metallicgrün auf.

um eine gehobene und wirklich sportliche Ausführung handelt. Heute liegen 160 PS leicht unter dem Leistungsdurchschnitt neu zugelassener Fahrzeuge, vor fast 40 Jahren lagen sie im oberen Bereich erschwinglicher Volks-Sportwagen.

Erschwinglich ist auch der 24er Capri von Bburago, sehr sogar, der Straßenpreis für das schick anmutende Coupé liegt bei 16 Euro. Das hat auch seinen Preis: Kein Blick in den Motorraum möglich, auch die große, mit einem Spoiler und Scheibenwischer bewehrte Heckklappe bleibt zu. Öffnen lassen sich nur die – sehr passgenau eingesetzten – Seitentüren, der mit nachgebildeten Recaro-Sitzen ausgestattete Innenraum ist schwarz, auch das Armaturenbrett ist schwarz, aber die darin verborgenen Rundinstrumente lassen klare Skalierungen er-

kennen. Schwarz sind korrekterweise auch die Scheibeneinfassungen ringsum, die an der Kunststoff-Bodengruppe angesetzten, hohlen Auspuffrohre, kein Fitzelchen Chrom ziert das Kölner Sportcoupé. Die seitlichen Gummischutzleisten sind am Modell erhaben in die Karosserie integriert und lediglich schwarz bemalt, die weit in die Seitenflächen hineinragenden Stoßfänger aber angesetzt und vorne mit Scheibenwaschdüsen für die markanten Doppelscheinwerfer ausgestattet. Der letzte Capri blickte unter der vorne heruntergezogenen Haube etwas grimmi-ger, angriffslustiger. Ein Traumsportler der 80er Jahre, als Niederquerschnittreifen noch nicht verbreitet waren und man viel Gummi zeigte, aber Alu-Lochfelgen schon zu gut den ausgestatteten Versionen zählten. Dieses sportliche Familiencoupé bringt der 24er Maßstab also ein gutes Stück näher in die Vitrine, in der Preisspanne eines 87ers. Für knapp 70 Euro konnte man sich schon den im Herbst 2017 erschienenen 18er von Norev kaufen, exakt das gleiche Modell in gleicher Farbe wie bei Bburago, aber mit zu öffnender Motorhaube und dem korrekten Stoffmuster des Sitzbezugs, also nicht ganz schwarz. Wer sich den Capri I in 1:24 zulegen möchte, wird nach wie vor bei Welly fündig.

● **18-21093** Ford Capri MK III 2.8i, 1982, Kristallgrünmetallic, Fertigmodell Diecast, Maßstab 1:24, Preis ca. 16 bis 18 €.

Hans-Joachim Gilbert

