

Chevrolet Caprice 1977 - 1990

Av Olle Wilson

Snart 30 år har gått sedan den första fyrkantsmodellen av Chevrolet Caprice tillverkades .



En sobert svart Caprice Brougham 1989 med vinyltak.

1996 tillverkade General Motors sin sista Chevrolet Caprice och den amerikanska biltillverkarens stolta parad av luxuösa sedanmodeller med V8-motorer gick upp i rök

En epok var förbi. I ett land som snabbt konsumerar bilar försvann de stora full size-modellerna snabbt och ersattes av fordon med global design. Bilden av det stora landet ändrade karaktär - ett USA utan jänkebilar blev som ett New York utan World Trade Center.

Från 1977 hade Caprice rullat på samma chassi med 116 tums hjulbas, men från och med 1991 fick karossen ovanpå betydligt rundare former och blev kanske en smula anonym. Den nya looken fick dock de gamla modellerna att i en hast se betydligt äldre ut. Och redan då började man få upp ögonen för årgångarna mellan 1977 och 1990.

Designen är mest renodlad i 1977 till -79 års modell. Formspråket går igen i minsta detalj, från den stränga grillen till det knivskarpa bakpartiet. Från sidan känns modellen igen på det prydliga veck som sträcker sig längs hela karossen. Den märks knappt men lättar upp de stora plåtytorna betydligt och skapar en snygg effekt när ljuset får färgen att skifta nyans, nästan som en tvåtonslackering



1980 års modeller fick ändrad form på stötfångaren, en design som följde med ända fram till 1990.

Den nya Capricen var resultat av den hårda bantningskur som oljekrisen framtvingat i bilindustrin vid början av 1970-talet. Årgångarna före var begreppet full size tänjt till sin yttersta gräns med bilar som började närma sig sex meter.

Så det var inga större problem för formgivarna att ta fram kniven och karva ut en mindre bil. Utifrån tidigare förutsättningar var den nya Chevan i stort sett en mid size, fast med den väsentliga skillnaden att baksäte och bagageutrymme gick att använda.

Caprice Estate Wagon 1989.

Motorn är en Oldsmobile 307 på 140 hästar som satt i alla herrgårdsvagnar från 1987-1990



På tidigare mid size-bilar var det just där man kapade bort decimetrarna medan frontpartiet fick full size-mått. Nya Caprice byggde alltså på ett mer rationellt förhållningssätt, både med hänsyn till bränsleförbrukning och storlek - aspekter som amerikanska biltillverkare hittills inte hade behövt bry sig om.



Namnet Caprice togs upp 1965, men då i form av ett lyxigare utrustningspaket till Chevrolet Impala. Nästa år, 1966, blev Caprice en egen modellserie .

1977 var också året då Chevrolet tillverkade sin 100 miljonte bil och legendariske Bill Mitchell, chef för GM:s designavdelning, gick i pension efter en lång karriär. Hans namn är dock mer förknippad med Corvette och Buick Riviera än Caprice.

Chevrolets nya full size blev en stor framgång och försäljningssiffrorna första året landade på 341 382 exemplar. Tidningen Motor Trend menade att det var den bästa bil man kunde få för pengarna och utsåg den till årets bil. Priset för en Caprice i USA var 8164 dollar och med dåvarande dollarkurs motsvarade det 37 000 kr. I Sverige kostade en Caprice 60 000 kr.

Caprice är den perfekta familjebilen menar många. Här en 83:a som artikelförfattaren ägt tidigare. Något som ofta framhålls som fördelar med dessa bilar är kombinationen av nyttofordon och entusiastbil. Till nackdelarna framhålls ibland bränslekonsumtionen.



De som togs in nya var ofta fullutrustade med elhissar, centrallås, luftkonditionering, cruise control och diffbromsad bakaxel. Även det så kallade F41-paket brukade ingå vilket betydde kraftigare fjädring. Så gott som alla svensksålda Capricer hade den stora 350-motorn med fyrports Rochester och TH 350 automatlåda. Bilen fanns dock att få med sexa och manuell låda.

I USA var Caprice en bil för medelklassen men i Sverige blev den en förnämre vagn i nivå med Mercedes och som nya fick de ofta tjänstgöra som representationsbilar. Det rymliga formatet gjorde den också lämplig som taxi. Herrgårdsvagnar importerades också och de robusta bilarna med stora lastutrymmen tuffade ofta fram som företagsbilar de första milen.



Brunmurrig och ombonad känsla får man stora doser av bakom ratten i en Caprice. Här bjuder vi på en -82:a

Nu har snart 30 år gått sedan den fyrkantiga modellen av Chevrolet Caprice presenterades och det dröjer inte länge förrän veteranstatusen är nådd för sjuttiosjuorna.



1980 års modell fick en lite annorlunda design med rundad karossida och mjukare fram- och bakparti. Skillnaden märks tydligast i grillen som töjts ut vertikalt medan stötfångaren viker av nedåt en sväng för att få plats. Förutom mycket små förändringar kom modellen att se ut på detta sätt fram till 1990. Nya Capricer såldes sparsamt i Sverige under 80-talet och de flesta som rullar idag är privatimporterade. I USA är priserna fortfarande lågt på de äldre modellerna, medan 90-talarna fått samlarstatus genom de låga tillverkningsciffrorna. Särskilt åtråvärda är modellerna med LT1-motorn som fanns att få de sista åren.



*Amerikanskt fikarum.
Svagt kaffe och äppelpaj
avnjuts bäst i en
Chevrolet Caprice.*

I Sverige varierar priserna kraftigt beroende på skick och årgång, från 10 000 kr till över 100 000 för 90-talare.

Capricer som inte rostskyddats ordentligt under kan få obotliga rostskador i ramens bakre delar och då bär det ofta iväg till skroten. Av de äldre årsmodellerna är det risk att många skrotas bort innan de fått tillräckligt samlarvärde. Man får hoppas att antalet Caprice-entusiaster fortsätter öka så att fler av dessa hederliga jänkebilar tas om hand och får chans att överleva.



Intresset ökar och för några år sedan sedan startades svenska, här ses medlemmar från stockholmstrakten ute på cruising.