

Januar 1969: novincu je ime capri, diši po romantiki v dvoje, opozarja z možkostjo, torej je všeč tudi ženskam; februar 1974: v modi so vrata na zadku, capri postane šarmantni kombi-kupe; maj 1976: prodaja upada, na vrsti so nove oznake iz izboljšane nadrobnosti; marec 1978: namesto vitergina nov make-up, vsak kupec je zelo dobrošel; oktober 1980: čas je hitrejši, capri je vse bolj za v spominsko knjigo. Na obzorju je povsem nov Fordov kupe.

Angleži so se capriju že odrekli, koelnski Ford pa se zaradi njega in zaradi pořešnih granad otepa s težavami. Grod bi bilo ta štirisedežni kombi-kupe odriniti med staro žaro samo zato, ker je od starosti osivel. Konec koncov je bil dolga leta Fordov »porsch«, vaba za mlade in stare, ki so si želeli sedeti niže nad cesto, bolj zlekajno kot se ponavadi sedi in z občutkom, da priganjajo športni avtomobil. Saj je capri ves čas tudi bil športnik, še posebej če je šlo za primerjavo z Opovo manto in s podobno dirkaško konfekcijo. In v svoji trilitrski različici z opremo ghia je ford capri še danes prestižno lep, divjaško hiter in presejetljivo zmeren po ceni.

VIDEZ VARA

Nič slabši, nič slabotnejši ni videti capri 1,6 GL. Srebrna barva, športno oblikovana plastična in motno črne obrobe na pločevini ga delajo pohotnega in močnega da se šmarsikato roko prilepi nanj. Od zadnjih modifikacij dalje vsi capriji na pol »mizijo«. Že tako dolg motorni pokrov so jim razpotegnili kot veko čez oči – čez dva para halogenskih žarnic, dodali še letvasto masko in zajeten spoiler pod nosom. Vse tri reči naj bi zmanjšale zračni upor, nežno soveče končno hitrost in omiljeno porabo goriva. In četo, pa še nekaj drugih drobnarij (na primer vzorce blaga na sečilih in barvo prepreg) izvzamemo, so capriji že nekaj let

Ford capri 1,6 GL

Staro železo

Priletnost pomeni tudi prekaljenost, vendar samo to ni dovolj! – Fordov kombi-kupe izgublja tekmo s časom



povsem enaki, različni le za zelo prefinjene oči! Zdaj že dve leti ni moč dobiti caprija z 1,3-litrskim motorjem, torej se ponudba začenja pri 1600 kubikih in 54 KM, končna pa pri 3000 kubikih in 138 KM. Vmes so različice za različne okuse. Toda za capri 1,6 GL takoj rečem, da videz var. Vesta, nekaj črne plastike, oblaženjem volanski obroč in kratka ter natančno prestavljena ročica še niso dovolj, da je kupe tudi v resnicah tako športen kot bi hotel biti. Oprema GL je premalo, da bi mu že v tovarni vgradili merilnik vrtljajev, zato je ar-

matura plošča ne le starinska in nerodno oblikovana, ampak tudi dolgočasno prazna. Da čisto vsega, kar je potrebno med vožnjo storiti, ni moč obvladovati s tremi ročicami ob volanskem drogu (roko na srce, tako razvrščena stikala smo včasih hvallili, dokler tovarne niso ponudile uporabnejših rešitev), so spoznali že marsikje, pri capriju morate pa vedno temeljito razmisiliti, kaj boste pretaknili, da se bo zgoljalo tisto, kar hočete. Resnično prikupana sta le sklopjiv pedalnik in starinski ura nad srediskim grebenom, za kate-

ro nam je bilo žal zategadelj, ker ni bila budilka.

Klub dolgim letom, ki jih ima capri za seboj, se v njem dobro sedi. Pri tem mislim na prednja dva sedeža, ki ju je moč dovolj daleč odriniti in jima natanko naravnati naslovnali z zglašenkoma vred. Zadaj bosta pripravljena potreti le največja navdušenca, ki sta pripravljena priznati, da je trdo življenje najboljše. Je pa



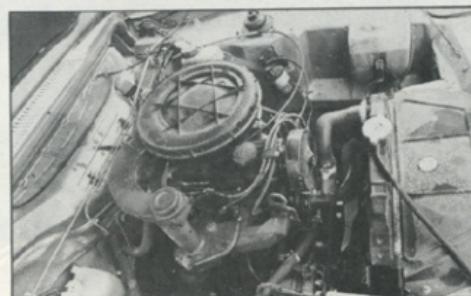
res, da je zadnja klop na moč pripravna, ko gre za kombi, ne za kupe. Vsako polovica naslonjala zase, ali pa obe skušaj je moč prepogniti z enim gibom in ob vratih na zadku dobiti velik nakladalni prostor, ki je primeren tudi za dalše tovore. Smuči, na primer, je moč prevažati tudi ob treh potnikih v avtu, ne da bi morali na streho natankiti prtljažnik.

Capri 1.6 GL sodi tam, kjer je doma, odločno v razred pod 20.000 DM, kar je prijetno nežna cena. Vendar je verjetno tudi to vzrok, da je v njem vselej vsaj en »čriček«, ki vam grize živce in oznanja, da nemška natančnost za forde ne velja vedno. In ker so vsa leta mislili bolj na lepoto kot na ostale lastnosti, voznik v capriju svojo zlekrajeno držo dragu plačuje: z zelo slabo vidljivostjo (predvsem nazaj in tik pred vozilom) in z robatimi sunki v zadnjico, ki jih sedež sam ne zmore ublažiti. Seveda je jasno, da je športni avto trši od limuzine, ampak trdota je pravzaprav edina caprijeva športna lastnost. To je bil tudi edini način, da so ga prisili čepeti na cesti, kajti od listnih vzmeti, ki krotijo zadnjo premo, ni moč pričakovati dosti več.

Zato je logično: če je v prtljažniku nekaj več teže, se vozilo omehča, če pa sta polna le



Armatura plošča: starinska in prezna



Motor: preskušen, trpežen, a nič vročekravn

prednja dva sedeža, ima voznik veliko dela, da avtomobil na grebenasti cesti obdrži v smeri. Zadek namreč odskačuje tako kot smo bili vajeni pri večini avtomobilov pozni petdesetih let. Amapki tisti časi so minili!

In tako, malo za časom, so tudi brisalniki s prekratkimi metlicami in s prepocasnim giblji, dvostopenjski ventilator, ki ne zaleže dovolj niti kadar je potrebna nežna sapka, in na vse strani raztresene kontrolne lučke, ki jih večidel zakriva obrób volana.

No, capri se pojavlji tudi z dobrimi rečmi, pri čemer mi-

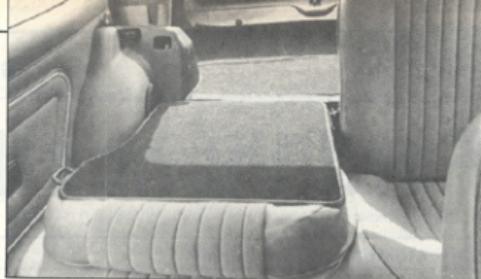


slim na žaromete, na zunanje ogledalo, ki se ga ravna od znotraj in na zadnji brisalnik, brez katerega verjetno res ne bi šlo.

SLABOKRVNOST V MOTORJU

Da človek v 1600 kubičnem taunušu pritisne na plin in se ne zgodí niti pretresljivega, je nekako lahko razumeti. Toda, če se mu isti pritepi v kupeju, ki je na videz hiter, si to zapise med očitke. Ford capri 1,6 GL poganja 1600 kubični štirivalnik, ki zahteva bencin super in zmore 72 KM pri 5200 vrtljajih v minut. Enako velik motor je na voljo tudi z nižjo kompresijo (kar omogoča porabo navadnega bencina) in z 68 KM pri istih vrtljajih, ampak govorja bo pač o prvi različici, kakršna je bila v testnem avtu. Motor ni nov in ni slab, je trepozen in temeljito preskušen. Ampak to ni motor, ki bi sodil v športni avtomobil in tega se mora morebiti bodoči lastnik caprija tudi zavedati. Celo pri Fordu vedo, da se užitki – glede motora – začnejo šele pri najmočnejši štirivaljni različici in da je vse drugo le pesek v oči.

Testni avtomobil ni izpolnil niti tovarniških obljub: z njim smo dosegli največjo hitrost



Zložljiva klop: pripraven dodatek kombi-kupeju

155 km na uro (tri kilometre manj kot napoveduje tovorna), pa tudi pospeševanje z mesta do 100 km na uro je »naš« capri dosegel šele v sestrajstih sekundah. Menda ni treba posebej povedati, da je na svetu dosti hitrejših in živahnjejših avtomobilov, ki so za oči manj postavljški in za žep cenejši. Kljub temu so imeli celo 1300-kubični capriji skoraj desetletje dolgo dovolj kupcev. Tudi zato, ker se v takšnem avtu, naj bo živahan ali ne, počutiš mlajšega!

Z Fordove štirivaljnike že dolgo vermo, da veliko prenešeo, da pa niso najbolj kultivirani. Saj ne, da bi caprijev motor neubogljivo vžigal, ali kako drugače nagajal. Le s hrupom in s tresljaji postreže in nič kaj rad se ne vrti. Čeprav je odmična gred v glavi, moderno nameščena. In čeprav ni videti konstrukcijskih ovrir za malce večjo ljubezen do vrtljajev.

Narhalo se motor za te nevesčnosti oddolži s skromno porabo goriva, saj celo med največjim priganjanjem nismo izmerili več kot 12,4 litra na 100 kilometrov, med zmersno vožnjo pa se je poraba goriva skakala med 8,3 in 9,5 litra na 100 kilometrov. Toda takšna vožnja je bila vse prej kot športna.

Nič kaj športni niso tudi ostali deli tega vozila. Podvozje spominja na klasične čase avtomobilizma in le stabilizatorja pri obeh premah prispetata k boljšim vtimom. Pripraven za vožnjo je volan s 3,4 zavrtljajem od ene do druge skrajne točke, kar pride prav, ko morale bliskovito »loviti« živahan zadek vozila. Saj se capri tudi klasično obnaša: na ravnem slabo drži smer in na hitrem ovinku sili z zadnjim delom k jarku. Nerodno pri tem je, da z močjo motorja ni moč kaj dosti pomagati, torej ostane vse na spremnosti z volanom in kdaj pa kdaj z zavorami. Te so razmeroma dobre, kar je tudi moč pričakovati, saj so preračunane za večje hitrosti (ob močnejših motorjih).

Veliko pa je lega na cesti odvisna tudi od gum. In če bi bil tesni capri obut v kaj drugega kot v gume semperit, bi ga bilo verjetno mogoče drznejše voziti.



Priči: ford capri je kombi-kupe brez dirkaških ambicij (z izjemno posebej priznjenih dirkalnih različic). Drugič: kljub nedavni pomladitvi ne zmora utajiti let. Tretjič: tudi pri nas je zanimanje zanj usahnilo, pa capri ne sodi več v ponudbo Interkomerca, ki je Fordov zastopnik v Jugoslaviji. In to je na kratko vse o tem avtu.

Tehniški podatki

Motor: štirivaljni – vrstni – štiritaktni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 87,65 x 66 mm – gibna prostornina 1593 kubikov – kompresija 9,2; 1- največja moč 53 kW (72 KM) pri 5200/min – največji navor 118 Nm (12 kpm) pri 2700/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – padotični uplinjač motorcraft – mehaniška črpalka za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah, alternator 630 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – jeklena prešana platišča 5 J x 13 – gume 165 SR 13 (semperit)

Voz in obese: kombi-kupe za 4 osebe – tri vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posameznih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator; zadaj toga prema: listnate vzmetni, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožni zavorni sistem, spredaj kolutne, zadaj bobbaste zavore – mehaniška ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,376 m – širina 1,698 mm – višina 1,323 m – medosna razdalja 2,563 m – kolotek spredaj 1,353 m, zadaj 1,384 m teža praznega vozila 1040 kg – dovoljena skupna teža 1485 kg – rajndi krog 10,8 metra – prtična (tovarna) 260/510/640 litrov – posoda za gorivo 58 litrov Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 158 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 15,1 s – poraba goriva po ECE: 7,3/9,9/11,1 litra na 100 km



MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL