



„To je novi capri, letnik 1973“, so zapisali Fordovci pod sliko caprija, kakršnega so predstavlili lansko leto. S tem so demantirali novice in napovedi o povsem novem capriju, ki naj bi zamenjal model, ki se že četrto leto zelo dobro prodaja. Zadnji sunek in s tem prodaje so dosegli prav spomladitvijo in nekaterimi spremembami na starem capriju. S tem so preprečili že tudi rahlo stagniranje prodaje. Capri je še zmerom ostal capri, bratranec ameriškega ford mustanga, le da so mu lepilni tohniki dodali nekaj lepinskih dodatkov na zunan in mu spremenili in poboljšali notranjost. Stari, tradicionalni fordov V 4 motor so zamenjali z vrstnim in tako so lahko capri reklamirali kot nov avtomobil. Prav s spremembami, ki se vidijo od zunaj so zadostili nečimernosti kupcev, ki se zdaj z novimi modeli le ločijo od starih caprijev. V ljudeh je še vedno želja po športnem avtomobilu, čeprav si pravega športnika ne morejo privoščiti in ga večina voznikov tudi ne bi znala voziti. Prav zato se ford capri še kar prodaja „športnikom“ z družino, ki kljub športni obliki lahko vzame s seboj, seveda ne preštevilno družino. Nič ni čudnega, da se številka prodanih caprijev že vrti okoli milijona.

Pravi prodajni strategji vedo, da morajo zamenjati model takrat, ko se stari še vedno dobro prodaja. Zato bo najbrž kar držalo, da bodo pomladi pokazali res novega caprija, pri katerem bodo porabili motorje zdajšnjih caprijev in tudi marsikatera druga

izpopolnjena rešitev iz tega avtomobila bo v novem capriju. Podobna, nekoliko posodobljena oblika kupeja bo imela pokrov prtljavnika združen z zadnjo šipo, kar poboljša dostop do prtljavnika. Spremenjeno bo tudi podvozje, zadnja prema bo na prečnih vodilih.

#### KRIKA ČASNIKARJEV JE ZALEGLA

Reklame za nove caprije so obesili na trditve, da so pri izpopolnjevanju upoštevali vse kritike avtomobilističnih novinarjev. Popravili so vzmetenje, za katerega so testniki menili, da je pretrdo in je zato zadnji del na neravni cesti močno odskakoval. Vsa stikala so na novo oblikovali in razmestili, stara stikala so zamenjali z novimi tipkalnimi stikali. Instrumenti so precej bolj pregledni, kontrolne lučke pa večje in učinkovitejše. Capriji nove generacije imajo zaprt predal za drobnjarijo, ki je zamenjal kritizirano odprto polico. Izboljšali so osvetlitve notranjosti in povečali žaromete, ki so bili pri starih caprijih premajhni in so premedlo svetili. Stikala in vzvodi ventilatorja, zračenja in gretja ter oznake so pri capriju 72/73 osvetljeni in priročnejše razporejeni. Poboljšali so še vzvod za zepah pokrova motorja in na novo oblikovali pepelnik v armaturni plošči. Vžigalnik za cigarete je domiselno skrit pod pokrovom pepelnika. Takoj vam pade v oči spremenjen volan, namesto treh prečk ima zdaj samo eno, ravno. Vseeno pa ta

debel prečka še vedno štrli ven iz obroča, kot da bi odrezali predlogo os volana. Zelo so popravili obliko sedežev. Močnejši stranski robovi odlično oprimejo telo. Tudi zadnja sedeža sta oblikovana po telesu, le da sta združena v klop. Precej pripombe je letelo na nepriročno vzvod za prevračanje naslona prednjih sedežev.

Ce ste hoteli pri starem capriju zlesti na zadnji sedež, ste morali z eno roko vzvod — potem ko sta ga našli — potisniti navzdol, z drugo roko pa prevrniti naslon. Pri novem capriju je ta vzvod na precej bolj priročnem prostoru, na zgornjem delu naslona. S tem, da so hrbet prednjih sedežev poglobili, so pridobili 8 mm več prostora za noge zadnjih potnikov. Pri capriju, ki ima zelo velik pomik prednjih sedežev, je zadaj prostor le za enega, če so prednji sedeži v zadnjem položaju. Novi vrstni motorji so spremenili program caprijev, ki je zdaj podoben angleškemu programu. Motor s 1300 kubiki je v capriju 1300 L, capri s črkami XL ima lahko le 1,6 litrski motor, capri GT ima tudi že serijsko vgrajen 1600 kubični motor, le da je močnejši. Po želji so v GT obleki lahko še 2300, 2600 in 3000 kubični motor. Serijsko vgrajujejo tri litrski motor v caprije z oznako GXL.

#### PRENOVLJEN ZNOTRAJ IN ZUNAJ

„Zakaj preskušate to staro škatalo,“ so nas zbzdali številni rado-





vedneži, ko smo lepili nalepke test na ford capri 1600 XL. Poznavalci so pa lahko že na hitro opazili, da je to nov, izpolnjen model caprija. Če ga pogledate v brk, opazite večje štirioglate luči in na novo oblikovan

odbijač. Utripalke so premestili v sam odbijač. Trdijo, da so tam bolj na varnem. Tako so ugotovili statistiki, ki so spremljali prodajo rezervnih delov pri audijih, ki imajo tudi utripalke v odbijaču. Vodoravne letve maske so pri

capriju 1300 in 1600 kromirane, pri modelih od 1600 GT naprej so pobaryane motno črno. Stranski pas značilne caprijeve potegnjene karoserije so navidezno še bolj zožili z motno črnim pasom pod vrati.

Dopadljivo delujejo škrge ob zadnjem kolesu. Zadnji del označujejo nove, večje, dvonadstropne luči. Obrobljene so s tenkim štirioglatim kromiranim okvirjem. Bulo na pokrovu motorja, ki so jo pri starejših modelih imeli le

močnejši capriji, imajo zdaj vsi modeli. Tako zdaj potrebujejo le eno stiskalnico za vse caprije, pri šibkejših modelih pa imajo prostora za velik zračni filter.

Povsem na novo je zastavljena armaturna plošča z velikimi, okroglimi instrumenti. Precej manj je pogreznjena kot pri consulu in granadi in zato precej bolj pregledna. Capri 1600 XL ima dva okrogla okenca: v enem je merilnik hitrosti in števec kilometrov, v drugem, desnem pa je merilnik goriva in termometer za vodo. Kontrolne lučke desno in levo od instrumentov pomenijo: modra je za dolgo luč, oranžna za pritisk olja, rdeči pa ena za kontrolo polnjenja dinam in druga za ročno zavoro. Kontrolna lučka za utripalke je zelena, okrogla in je med obema okroglima instrumentoma. Novo oblikovanim sedežem zamerimo prevleke iz umetnega usnja. Vozniki nizke rasti ne vidijo čez dolg nos caprija, ker so sedeži le pregloboki. Tudi poprečno veliki vozniki na valoviti cesti največkrat namesto ceste vidijo samo dolg pokrov motorja.

Presenetila nas je dokaj površna izdelava notranjosti. Tako sta odstopila oba hrbta prednjih sedežev, ki sta precej preprosto pritrjena. Tudi zadnja stranska okenca sta ustavljena dokaj nepojmljivo. Namesto tesnilne gume je z zunanje strani kromiran okvir, z notranje strani pa so stekla nekako zatlačena za oblogo. No, vse ostalo je izdelano z precejšnjo mero nemške natančnosti, kar pa pri avtomobilu za toliko denarja tudi mora biti.

Prestavna ročica in ročna zavora sta med sedežema na tunelu. Prestavna ročica je zelo priročna in z njo lahko natančno prestavljate. Le vzvratna prestava povzroča nekoliko težav, ročico morate močno pritisniti navzdol. Če tega ne storite, prestavite v prvo.

## BOLJŠI, VRSTNI MOTORJI

Proizvodnja caprijev se izteka v četrto leto. Lansko jesen so pri šibkejših modelih motorje V 4 zamenjali z vrstnimi, štirivaljnimi motorji z odlično gredjo v glavi. Tudi ti motorji niso novi, ampak so se že izkazali v taunusih. Novi 1300 kubični motor je s 55 konji med starima 1300 in 1500 kubičnima V 4 motorjema. Motor s 1600 kubični je 72 konji, ki poganja caprija XL, je celo bolj poskočen kot motor starega caprija 1700, motor s 1,6 litra in 88

konji pa je že pravi športnik in je opremljen z dvema uplinjačema. Izboklina na pokrovu motorja je zapolnjena z velikim zračnim filtrom. Za avtomobil s podvozjem kot ga ima capri, je najbolj primeren motor z 88 konji. Testni capri je s 72 konji nekoliko slabokrven. Pri visokih vrtljajih, v katerega ga morate siliti, če si zaželite športne vožnje, ki se poda obliki avtomobila, je motor nenavadno glasen, čeprav so prav ti motorji znani po tem, da se dobrovoljno vrtijo kot V 4 motorji. Po izračunu diagrama predstavljajo po podatkih, ki jih navaja tovarna — največjo moč doseže motor pri 5500 vrtljajih — smo ugotovili, da motor začne protestirati že pri le malo višjih vrtljajih kot 5500.

Capri je avto, ki sega v precej visok razred, pa bi zato moral imeti precej bolj izoliran zvok motorja.

## SLEPA ZVESTOBA TOGI PREMI

Motor v nosu avtomobila poganja zadnji kolesi, ki pa sta prav tako kot pri prvem capriju obeljeni na togi premi. Že večkrat smo razpravljali in ugotavljali, da je to pač najcenejša rešitev. Vseeno pa dvomim, da je samo to vzrok za trmasto vztrajanje na tej premi. Tudi eden najbolj uspešnih turističnih avtomobilov na letošnjih dirkah, capri 300 RS ima enako premo, seveda z izpopolnjenim vodenjem. Tudi modeli escorta imajo togo premo na listnatih vzmeteh in so se pokazale bolje kot rešitev z nihajnimi nogami pri taunusu. Res je tudi, da imata consul in granada posamično obeljeni zadnji kolesi s prečnimi vodili in da bo novi capri najbrž imel tudi tako obeljeno zadnjo premo, pa so vseeno pri zdajšnjem modelu caprija z izboljšanimi vzmetmi, blažilniki in stabilizatorjem zadaj, precej popravili obnašanje caprija na slabi cesti in v ovinkih. Sprejadj so pustili enake McPhersonove noge kot pri starih caprijih. K boljši legi na cesti pripomorejo tudi širša 5 colska platišča s serijskimi pasastimi gumami.

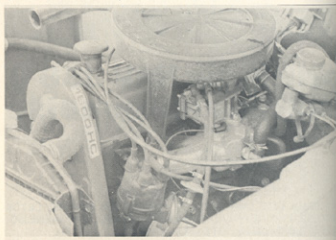
Volan je neposreden — za varnost skrbi vmesni del s križnima zglobova — in dokler se vam ne umirijo roke, se vam pri prvi vožnji zdi, da je avtomobil na ravni cesti nemiren.

Razdelitev teže in natančen volan pa poskrbita, da pri ostri vožnji po ovinkih zelo zanesljivo lahko umirite zanašanje zadka z rahlim popravkom — odvezanjem volana.



Večje zadnje luči označujejo nove modele caprijev

Zamenjan, štirivaljni vrstni motor z odlično gredjo v glavi; z velikim zračnim filtrom, ki najde prostor v izboklini na pokrovu motorja. Povsem na desni je ojačevalnik zavorne moči s posodo za zavorno tekočino.



Bolje oblikovani sedeži nudijo telesu večjo oporo

Rezervna guma je na dnu prtljavnika...

Zaprta predal za drobnejše ima prevesen pokrov, ki ima dve stopnji pri odpiranju. Na sliki povsem odprt. Če je odprt na polovico, z roko ne morete v notranjost predala.



Navrzmimo še dve pomanjkljivosti, ki smo jih opazili med testom. Oster rob, ki se vleče kot okras po stranici avtomobila in se spušta navzdol za zadnjim kolesom je lahko tudi neprijeten. Če parkirate med avtomobili in vam vrata pri izstopanju uidejo iz rok, bo na sosednem avtu ostal spomin na vašo nespretnost: ostra globoka vdolbina.

Pri večji hitrosti brisalnice vzdiguje, prav tako kot pri starejšem modelu caprija. Rezervno kolo je na dnu prtljavnika. Če hočete zamenjati predno kolo, ga morate potegniti izpod prtljage ali pa celo vse zložiti na cesto.

Serijska so športno oblikovana jeklena platišča s pasastimi gumami. Odprtina za nalivanje goriva je pod okroglim pokrovom in je brez ključavnice.



## TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiritačni — vrstni — vrtna in gib 87,86 mm — giba prostornina 1592 kubikov — kompresija 9,1 — najveći broj 22 KM (DIN) pri 5500 vrt./min. — litraža 460,42 KM (DIN) na liter — najviši broj 120 km (DIN) pri 2100 vrt./min. na minutu — odbojna gred ima 5 letajev — odbojna gred u glavi (pod mot. jermom) — gred u lakta litraže — vrtišti vertikalni — u potokoni uplinjak s samodejnim čokom — mehanika, opaska za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni liter u glavnom toku — vodno hlađenje s črpalko in — lemlenost — akumulator 12 volt, 44 amperih ur — alternator 14 voltov, 28 amperov

Peša meš: motor srednjaj pogonaja zadnji koleši — eno-odbojna suha sklopka — štristopenski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica med seceži — prestavna kvačica 3,65, 1,97, 1,27, 1,0, zvezasta 3,96 — razmer-va d. iznosaka 3,76

Peša: platšica 5 J x 13, — gume 165 SR 13

Voz u obesa: litražina za 4–5 oseb — dvojni vrat — samostojna karoserija — posamično obnšeni prednji koleši, greda volila, vzmetne noge, predni stabilizator, zadnja tri preta, listane vzmeti, hidravlični blažilniki, predni stabilizator

Zavore: dvokrožne, srednjaj kolotina, zadaj bobnoste — odbojna — mehanika ročna zavora na zornjaja koleasa, ročna med seceži

Volan: na zobato letov — prostava 17,7:1 — rajdni krog 3,3 metra

Gornja brislalica s dvama hitrostima — upravljanje luči za svratno vožnja — vzratno ogledalo „dan — noč“

Teža u teži: dolžina 4,313 m — širina 1,646 m — višina 1,32 m — medosna razdalja 2,539 m — koloket sredjaj 1,303 m, zadaj 1,327 m — prostornina prtljajnika 355 litrov — teža praznega vozila 970 kg — obtežba 305 kg — dovoljena skupna teža 1325 kg — dovoljena obtežba straha 70 kg — dvovaljna teža priklovice brez zavora 450 kg, z zavoro 590 kg

Tehniševanje: posoda za gorivo 48 litrov — kartar (s filterom) 3,73 litra, menjava na 10,000 km — hladilni sistem 6 litrov

Zvegljivost: moč na tono praznega vozila (in voznik 75 kg) 83,5 KM (DIN), moč na tono polno obremenjenega vozila 54,8 KM (DIN), teža na KM (prazno vozilo) 6,2, voznik 14,3 kg, teža na KM (polno obremenjeno vozilo) 6,4 kg, poposepek z mesta na 100 km/h (norma) 15,3 km — največja hitrost (tovarna) 158 km/h — tovarna brzina goriva po DIN (tovarna): 8,1 l/100 km.



1 — kombinirana ročica utripalk, dolgih in zasenečnih luči in svetlotnega signala, 2 — dovod hladnega zraka, 3 — kontrolna lučka za pritisak olja, 4 — kontrolna lučka za dolgo luč, 5 — merilnik hitrosti, 6 — kontrolna lučka utripalk, 7 — termometer za vodo, 8 — merilnik goriva, 9 — opozorilna lučka ročna zavora in dvokrožnega zavornega sistema, 10 — kontrolna lučka dinama, 11 — ročica za usmerjanje hladnega zraka, 12 — ročica za uravnavanje gretja, 13 — stikalo za dvostopenjski ventilator, 14 — vzvod za pokrov motorja, 15 — gumb za varnostne utripalke, 16 — tipkalo stikalo za pozicijske luči, 17 — tipkalo stikalo za luči, 18 — stikalo za vžig s kvačnicom, 19 — tipkalo stikalo za brislalnika (prva stopnja), 20 — tipkalo stikalo za brislalnika (druga, hitrejša stopnja), 21 — pezelnik, 22 — prostor za dodatna stikala, 23 — zaprt predal za drobnjare.

## NAŠA MERENJA

Testni avtomobil je pred meritvami prevozil 5780 km.

Meritve z dvema osebama

Največja hitrost 158 km na uro (zalet 3 km, opaska za štiri meritve)

Pospeški:

0–40 km na uro	4,0 sek
0–60 km na uro	6,5 sek
0–80 km na uro	10,5 sek
0–100 km na uro	15,8 sek
0–120 km na uro	25,4 sek
0–140 km na uro	36,9 sek

400 metrov brez zaleta 18,6 sek (končna hitrost 114 km na uro)

1000 metrov brez zaleta: 36 sek (končna hitrost 135 km na uro)

Prožnost: kilometer začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi — 37,7 sek (končna hitrost 132 km na uro)

Poraba goriva:

po običajnih cestah: najmanj 11,1 litra (poprečje 95 km na uro)

največ 12,8 litra na 100 km (težo ostra vožnja)

Na avtomobilski cesti: 11,4 litra (poprečje 100 km na uro)

oziroma 13,1 litra na 100 km (poprečje 130 km na uro)

Po mestu: 11,2–13,2 litra na 100 km

Poprečna poraba na testu: 11,8 litra na 100 km

Poraba olja: 0,3 l na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 60, resnična hitrost 59 km na uro

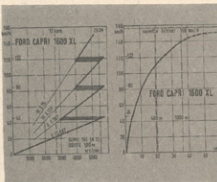
kazalec na 80, resnična hitrost 78 km na uro

kazalec na 100, resnična hitrost 95 km na uro

kazalec na 120, resnična hitr. 114 km na uro

kazalec na 140, resnična hitr. 130 km na uro

kazalec na 160, resnična hitr. 150 km na uro



Štirivaljni vrstni motor z odmično gredjo v glavi je pogonjak za taunuse. Visoko kompresijsko razmerje zahteva super bencin in ima motor zato dokaj športno karakteristiko, čeprav je daleč ne moremo govoriti o kakšnem rasnem sprinterju. Vse značilno hitrost, da bi se moral rad vrteti, pa tega občutka pri testnem avtomobilu nismo imeli. Prestavljanje v praksi se ne ujema z izračunom na diagramu. Predvsem velja to za drugo prestavo, ki je že pri dobrih 70 km na uro prignala motor v visoke vrtiljake, ki jih je spremljal protesten kralj. Po izračunu in diagramu pa bi moral motor imeti tistoj blizu 5500 vrt./min, pri teh namreč doseže motor največjo hitrost. V ostalih prestavah smo lahko gnali vrtiljake vse do 5800 in več. Brez dvoma je napaka v tovarniških podatkih ali pa v menjalniku.

## HVALIMO

Poboljšana zanesljivost: avtomobil izdelujejo že skoraj štiri leta, motor z dveletno izkušnjo

izboljšane, kritizirane pomanjkljivosti

Dobro oblikovani sedeži  
Pregledni instrumenti  
Natančen volan

## NE HVALIMO

Motor v visokih vrtiljajih preglasen

Za štiri ljudi neudoben

Slaba vidljivost iz preglobokih sedežev

Slaba vidljivost nazaj

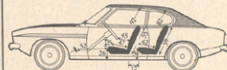
Ključ odličnemu finišu površni detajli

Težak volan pri parkiranju

Druga prestava prekratka

Cena: 8 500 DM in 64 000,00 dinarjev\*  
Osnova za rep. in občinski davek: 385,55 din  
Obvezno zavarovanje: 1171 din  
Kasko: brez franšize 7838 din  
s franšizo 4000 din: 854 din  
Cestnina: 340 din  
Proizvajalec: Ford-Werke AG, Koeln-Deutz 1, ZR Nemčija  
Generalni zastopnik in prodajalec: Interkomerc, Beograd, Uzun Mirkova 2

\*Cena je okvirna, ker se je dodatna oprema prav te dni v Nemčiji podražila in naši trgovci še niso izračunali natančne cene



Notranje mere (prednji sedeži v zadnji legi) v cm: širina pri kolokih sredjaj 132, zadaj 131, širina prednjega sedeža 50, zadnje klopi 130, notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjala približno 155, pomik prednjega sedeža 15, odprtina vrat (višina/širina) 86/102, uporabna prostornina prtljajnika (merjeno s kockami) 235 dm<sup>3</sup>