

FORD CAPRI 1700 GT-R

Veliki kupolovec iz ZDA

Ante Mahkota

Capri je na liniji. Se en dokar več, da se to splača. Na ženski liniji. Kot se reče: avto lepe linije.

Le-ta je posodobljena. Dokar so se namreč palčki pokvarili, se je ideal Sneguljčne lepote sbele kot sneg, rdeča kot kri in črna kot ogjev poseksil v dolge noge, majhno glavo in izrazite izbokline.

In capri se ponaša s kratkim okroglim zadkom, privednjajenimi boki (beri: pa-som), majhno glavo (se reče: kabino) in z dolgimi nogami (prostorum za motor). In pri tem celo ni treba vprašati TT-jeve Helene, če je za evropske razmere dovolj dolg. Še preveč je namreč očitno, da ugaja.

Ozirale so se za testnim caprijem, kamor smo se pripeljali. Dekliški pomefiki so begali celo najbolj resne preskuševalce. Zvonil je telefon: »Me prideš počakat s

caprijem?« In dokar se nas je spomnila sosoška izpred dvajsetih let, češ, skupili ga bomo, ali bi me lahko zapejal s caprijem... s, se mi zdijo, da vem za odgovor, ki sem ga otočal pred štirimi številkami, ko sem na koncu poročila o kratkem preškušu novih fordov zapisal: »Izcrpni test 1700 GT bo boljša priložnost za oceno, zakaj gre capri ta čas tako dobro v denar.«

Ugaja! In to predvsem ženskam, Ford pa po preskušenem receptu »čez Marijo k Jezusu puli dejanjem Jezuškemu denar za avto, saj jim obeta, da bodo čez noč postali športniki. S prostorom za družino.

Če ni kaj prida, je pa lep

Pri vsem tem capri ni drag, čeprav je v namene, ki smo mu jih zgoraj pripisovali, leut magnetic vendarie cenejsi.



Se posebej lep je capri GT s športnimi platišči. Naš testni je bil obavarz z »bojnimiš barvami, kar je poleg drobnega značka »R« na bokih spričevalo, da je dokupljena oprema rally. Ves ta športni videz: debel usnjjen volan, mnogoč uric, črna notranjost, merilnik vrtlajev, lučka za zemljevid, kratka prestavna ročica z ročavcem; vzbuja vtis divjih tekmovalj in neustrašenih dirkačev.

Vtis se seveda nekoliko pokvari, ko odprete pokrov za motor in se počaka, da je dolg prednji del na čast stilistom, da so morali hladilnik izdelati cel vetrovnik, in z njim zapolniti praznino pod plodčevino. Motor je namreč kratak štirivaljnik »V«, stisnjem za prednjo premo, zelo blizu vornikov nog. Pod pokrovom, kot ga ima capri, bi bilo dovolj prostora za srednje velik, osemvaljni vrstni motor.

Daleč nazaj porinjen motor ima prednost, da je teza zelo dobro razdeljena, se pravi, da je večina teže obesena med prednja in zadnja kolesa, pa se capri od vseh fordov najbolje drži ceste. Sele s šestavaljnim motorjem (capriji z označkami nad »2000«) dobri avto motor, ki ga obeta oblika,



Pa o voznih lastnostih kasneje

Ker se zdi »1700 GT« osrednji avto obsežnega programa caprijev, ki je v primeru z najcenejšima »1300« in »1500« zadovoljiv motoriziran, ga bomo natanko opisali. Na trajnost je zelo lepo opremljena. Tudi za daj sta sedeža ločena, na teh so preproge Robovi sedežev so iz umetnega usnja, obliko pa obeta več kot doziv zadnjica: pred njo sedež se zdita na sredini pretresa, čimo umeštno usnje se na soncu hudo pregreje. Sedimo tudi, da so za manjše vozne sedeži prenizki in se zato vidljivo streslajo.

Zaradi širokih vrat je vstopanje prijetno navaditi pa se je treba, da sedite vna tleha. Povsem nesmiselna je smer zapaha prednje sedežev, ki se ga sprosti v drugo smer, kot se preobrene naslonjanja.

Armaturalni plošči se pozna, da ima capri, čeprav se ga dobi pri nas samo in nemške tovarne (dežele evropske gospodarske skupnosti dobitjo koblinske caprije, dežele EFTA pa angleške) tudi angleške obete. Stirje okrogli merilniki za temperaturo motorja, za gorivo v rezervarju, za polnilje akumulatorja in za pritisk olja so v majhnih uricah; pa še večja pregledna merilnika hitrosti in vrtljajev. Sporten

vojan z debelo oblažinjenim srednjim delom nekoliko zakriva pogled na urice. Na desni so stikala za brisačnico, za katere kar takoj povemo, da se pri večji hitrosti prehitro odlepita od vetrne šipe, dodatne odovke in osvetlitev armaturalne plošče. Stikalo za ventilator je postavljeno posebej k ročicam za uravnavanje gretja in zračenja. Zelo pametno je postavljeno stikalo za luči. Ob vojanu je in ga tudi v egipčanski temi takoj najdete.

Zračenje je v prednjem delu vozila zelo izdatno. Zarizek ki srkajo trak iz zadnjega dela, da bi ne bili prepela, pa v hudi vručini ne zmorcej naloge, ki so jih jo namenili. Še posebej so se cvrli potnikvi v našem rally capriju, ki s črnimi prevlečami hrepeni po toplosti, zadnjih oken pa žal ni mogoče izmakniti, da bi prišli do blagodejnij sapic.

Prenese pa precej

Zadaj se tudi ne sedi preveč udobno, če merimo kupe z metrom, ki ga uporabljamo pri limuzinah. Capri je dovolj prostoren za dva odrasla in dva otroka in tudi trije odrasli se brez stiske podajo na daljše potovanje.

Cena: 1714 dolarjev
in 19.627 dinarjev
(brez republiškega
in občinskega davka)
Zavarovalnina:
kasko brez franšize: 1512 din
jamstvo: 288 din
Cestnina: 170 dinarjev
Zastopnik: »Interkomerc«,
Beograd, predstavnivo
Ljubljana, Titova 59

Inženirji, ki so pri capriju uporabili samo staro preskušeno mehaniko, pločevine pa ne, so pri oblikovanju karoserije, ki vabi z videzom, smotrotno izkoristiti prostor. V takšni lupini, se zdi, da skoraj ni mogoče bolje izbrati mer. Na prednjih sedežih je dovolj prostora, zadaj pa je tesno kot v majhnih limuzinah.

Ko se voznik navadi nizkega sedeža, naprej in na stran dobro vidi; za nazaj pa (kot v večini kupejev) potrebuje še sesi čut.

Ob izredno bogati opremi bi si želeli večji klijuk v notranjosti avta in prtljažnik bi radi odpriali z gumbov, kot je v navadi, ne pa, da ga je mogoče odpreti samo s klijuem, to je v deželi samih poštenjakov — utrujajoče!

Opozili smo skrbno izdelavo in strogo zaključno kontrolo. Testni avto je prisel k nam iz redakcije »Auto Motor und Sport« kjer so ga očitno gnali, kolikor so lo mogli, pa se vrata niso več povsem zapirala,

Veliko bolj natančno, kot so se zapirala vrata, se je pretikalna prestavna ročica. Menjalnik je zares odličen. Prestavna razmerja se nam zde dobro izbrana, sinhronizacija zelo mehko prijemljive.

Motor bo zdržal najdlje

Do sem je torej v capriju vse lepo in sodobno. Potem pa, — na vožnji! — se izda avtomobilova srakziana osebnost. Na pogled je dirkalni konj, sreča pa ima pincagversko.

Celo »1700s, kaj šele »1300s in »1500s se mora hudo potiti, če se ga na ovinkasti cesti loti NSU 1200 ...

Stopicer sicer ne pokažejo slabih rezultatov, če silite motor do 6200 vrtljajev, že daleč v rdeče polje na merilniku. V značaju fordovih motorjev »Va je ja, da voznič prestavlja pri veliko nižjih vrtljajih in da ne iztisne vse moči, ki mu je na voljo. Takrat pa postane vožnja s caprijem vse prej ko športna.

V zameno za lenivo moč pa dobite izredno zanesljiv motor, ki mu lahko prerokujemo, da bo prav tako potprelivijo prenašal neprestano vožnjo po mestu kot dolge ure ureščanja do deske.

Poraba goriva je zmerna, so pa caprijevi konji bolj šejni kot iskri.

Kar se dobro obrača, se splaća!

Opis konvencionalnega podvozja, ki smo ga v »Avtu« že dvakrat opisali bomo izpuštili, saj je očitno tudi z rentgenske slike, ki jo objavljamo pri tem testu, da je na asfaltnih cestah povsem doraso moči motorja.

VIDEZ	10	Modni kupe. Oblika posneta po mustangu, ki je v Ameriki zelo uspel. Linijo, ki sicer zelo ugaja, motijo le premajhni žarometi.
PROSTORNOST	7	Zaradi širokih vrat udobno vstopanje tudi do zadnjih sedežev. Spredaj veliko prostora; zadaj prostorno le za dva otroka ali enega odraslega, če se podate na dolgo pot. Za športno obliko še kar velik prtljažnik, vendar posoda za gorivo v prtljažniku spodrine več uporabnega prostora kot obeta podatek 320 litrov.
UPRAVLJANJE	9	Zelo natančen volan, tudi na slabih cesti ne trese. Presestljivo majhen rajdini krog. Zelo pregledno in priročno nameščeni gumbi in rodice. Ni vseh troblja na gumbi. Odlična kratka prestavna ročica: lahkotna, tančna.
OPREMA	10	Kar šest surice, pa še ura, ki meri čas. Smotrna in bogata. Oprema rally: imata celo lučko za branje zemljevida. Lepo oblikovani sedeži.
VIDLJIVOST	7	Za »dolgovstebelnega« voznika dober pregled naprej in na strani, za manjše voznike so sedeži prenizki. Nazaj se vidi zelo slabo. Pozimi zelo potrebne dodatne opreme za ogrevanje zadnje šipe ni.
NAJVEČJA HITROST	9	Zadovoljiva. Precej glasen motor, veter zelo malo buči.
POSPEŠKI	8	Capri 1700 je prvi v vrsti caprijev, kjer so pospeški deloma v skladu z obliko. Pri meritvah (od 0 do 100 kilometrov na uro 14,5 sekunde) smo siliš motor w vrtljaje čez rdeče polje (poglejte diagram prestavljanja).
PORABA GORIVA	8	V primerjavi z velikostjo avtomobila in voznim sposobnostmi je poraba zmerna.
LEGA NA CESTI	8	Zaradi trdih vzmeti se zelo dobro drži gladke ceste. V ostrih ovinkih je treba zelo dodajati volan in si pomagati s plinom, da zasuče zadek.
UDOBJE	9	Trde vzmeti. Na makadamu in valovitem asfaltu avto zelo poskučuje. Siroke pasaste gume precej ropotajo. Trda sedala, sicer pa udobni sedeži.
MOTOR	8	Preskušeni štirivaljnik sV6 — kot v »17 Ms. Nešporten motor; nad 6000 vrtljaji bliskovito zmanjka moči. Miren tek.
ZAVORE	10	Klub servo napravi precej trd zavorni pedal. Dvo-krožne, spredaj kolutne.

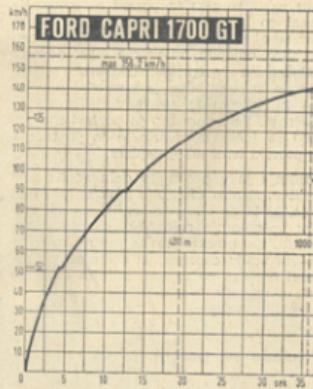
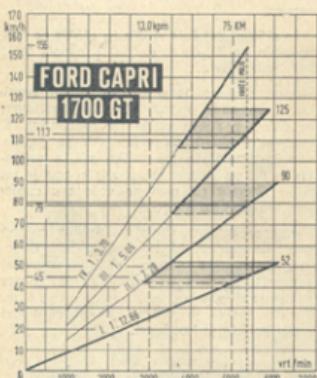


Diagram pospeškov in diagram prestavljanja. Pri meritvah na brnški letalniški ploščadi smo v nižjih prestavah silili motor, dokler mu ni zmanjkoval moči. Iz prve v drugo smo prestavili pri resnični hitrosti 52 km na uro, iz druge v tretjo pri 90 km in iz tretje v četrti pri 125 km na uro. V diagramu je zapisano prestavno razmerje med ročično gredjo in zadnjima pogonskima kolesoma.

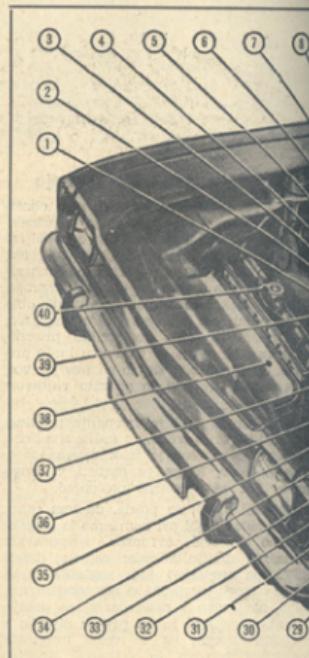
Slabosti toge preme so omilili z dobro razdelitvijo teže, s širokimi pasastimi prevermatkami in tudi z vdolžnimi nihalkami. Na cesti Ljubljana-Zagreb in nazaj, če ni preved prometa in ne potrebuje velikih pospeškov za nagla prehitavanja, vas capri navduši, saj z največjo hitrostjo zmore vse ovinke.

Povsem drugačje pa je na makadamski cesti ali na nagubanem asfaltu. Za ceno zelo trdih vzmeti, ki na slabih cesti hudo zadenejo udobje, si je namreč Ford kupil dobro lego na gladih cestah. Se posebej pa je hudo, če voznika prevzame športni videz in oprema in bi bil rad dirkač na serpentinh. V ostrih ovinkih se namreč pokaze, kako zelo je treba avtu dodajati volan in če je cestiste spozlko, nos avta spotegne naravnost ven s ceste. Se tako zasukan volan ne pomaga in rešitev je le podeliti pažnji, da sunek moči na zadnjih kolesih spodnje zadek in avto zavije.

Pri fotografiraju naslovne strani smo opisano lastnost caprija v praksi preskusili. Posledica: prednej levo kolo je zapeljalo v obcestni jarek in zvila se je prečna nihalka. Na servisu v Ljubljani pa nobenega rezervnega dela! Tovarna Ford nam je nemudoma z letalom postila nihalka in izraven zagotovila, da bo četrteden za ciprije rezervnih delov dovolj.

Upamo, da jih bo res. Zakaj tudi na naših cestah rastejo capriji kot gole po dežju.

Prodajni strategi, ki so na evropskem tržišču odprli »uknjen«: kupci hočejo športni obleko nad sibernikovim temenjem, če koliko voznikov pa zna prav športni avto sploh voziti? Dobro so računal! Capri je vse do zime razprodan.



Naše meritve

(testno vozilo je prevozilo 22.500 km, na našem testu 3.200 km)
Največja hitrost: 156,2 km na uro (merjejo povprečje zadnjih 200 m, zalet 2600 m, povprečje štirih meritov).

Pospeski:

400 m brez zaleta: 18,7 sekunde

Kilometer brez zaleta: 36,2 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 141 km na uro.

Od 0 do 60 km na uro 5,2 sekunde

Od 0 do 80 km na uro: 9,7 sekunde

Od 0 do 100 km na uro: 14,5 sekunde

Od 0 do 120 km na uro: 22,8 sekunde

Od 0 do 140 km na uro: 37,9 sekunde

Prožnost:

400 metrov z začetno hitrostjo hitrostjo 40 km na uro (v četrti prestavi): 21,6 sekunde.

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro (v četrti prestavi): 38,9 sekunde

Poraba goriva:

Na potovanju: najmanj 8,9 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje kot 100 km na uro), največ 14,2 litra na 100 km (gost promore na avtomobilski in deželni cesti s stevilnimi prehitevanji, »dirka», po avtomobilski cesti (poprečna hitrost 130 km na uro) 13,8 litra na 100 km.

Po mestu: najmanj 12,3 litra na 100 km, največ 14 litrov na 100 km.

Poprečna poraba pri testnih vožnjah: 13,1 litra na 100 km.

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40 — res. hitrost 38 km na uro

kazalec na 60 — res. hitrost 58 km na uro

kazalec na 80 — res. hitrost 77 km na uro

kazalec na 100 — res. hitrost 96 km na uro

kazalec na 120 — res. hitrost 116 km na uro

kazalec na 140 — res. hitrost 135 km na uro

kazalec na 160 — rel. hitrost 154 km na uro

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni — štirintakni — 8V — vrzina 160 cm³, 99,8 mm — gibna prostostorija 1690 mm Kubovski volumen: 91,1 litri, največji vrednost 75 KM pri 5000 vrtljajih v minutu — največji navor 13 kgm pri 2500 vrtljajih v minutu — srednja hitrost bata pri 5000 vrtljajih v minutu 11,1 m/sek — ročna gred v treh letalih — osredina odmica gred z drožniki in nihalkah krmili viseče ventile — vodno hlajenje z črpalko in termostatom (v hidralniku 6,4 litri tekočine) — tlachno mimoanje (v kartuzi 3,5 litra olja) — padotični upitnik solex 32 TIDH — mehanična črpalka za gorivo — akumulator 12 voltv, 44 amperskih ur — dinamo 95 wattov.

Presos moči: motor spredaj poganja zadnji kolosi — enokolutna sriba sklopka — povsem sinhroniziran menjalk — prestavna razmerja: I — 3,42:1, II — 1,96:1, III — 1,38:1, IV — 1:1; variatorna 3,77:1 — prestavna razmerja med menjalki — prestavna razmerje v diferencialu 3,71:1 — pasaste gume 165 SR 13 — pritisak spredaj 1,7 za zadnji 1,9 atm.

Voz: samonosna karoserija, kupe za štiri osebe — dolžina 4.260 mm, širina 1.640 mm, višina 1.280 mm — sprednja razdalja 2350 mm — kolotski spredaj 1345 mm, zadaj 1320 mm — najmanjša razdalja od cestilca (obstojec avto) 127 mm — račredni krog 10,6 metra — teža prazne vozila 920 kg — največja dopustna teža 1250 kg (na prednji premi 600 kg, na zadnjem 650 kg).

Mere in teže: dolžina 4.260 mm, širina 1.640 mm, višina 1.280 mm — sprednja razdalja 2350 mm — kolotski spredaj 1345 mm, zadaj 1320 mm — najmanjša razdalja od cestilca (obstojec avto) 127 mm — račredni krog 10,6 metra — teža prazne vozila 920 kg — največja dopustna teža 1250 kg (na prednji premi 600 kg, na zadnjem 650 kg).

1. svečke — 2. pokrov glave motorja — 3. odprtina za naliwanje olja — 4. dinamo — 5. filter za zrak uplinjača — 6. kabel svečka-vžigalna tuljava — 7. posoda naprave za pranje šipe — 8. merilnik gladine olja — 9. odprtina za dolfivanje olja v hidravličnih napravah — 10. ohljkje predora in uro — 11. prestavna ročica — 12. ročica ročne zavore — 13. odprtina posode za gorivo — 14. varnostni valan — 15. izpušni lonec — 16. diferencial — 17. nosilec posode za gorivo in rezervne kolesa pod pritago — 18. vadfolina nihalka — 19. hidravlični blažilnik — 20. glasnik — 21. toga premja — 22. bobnasta zavora — 23. listnata vzmet — 24. zgib kardanska gredi — 25. dvodelna kardanska gred — 26. izstopna gred menjalka — 27. kolutna zavora — 28. prečna nihalka — 29. kočilnični predci stabilizatora — 30. McPhersonova vzmetna noge — 32. prečni nosilec motorja — 33. dvodelni krmilni drži — 34. volanski mehanizem za zobato letev — 35. levki zbiralni plinovi — 36. servo naprava drokrotnih zavor — 37. akumulator — 38. hidralnik vode — 39. ohljkje ventilatorja — 40. odprtina hidralnika.

