

Tekst Martin Česen, foto Marjan Čaplak

Luksuzni kombi-kupa

7 eno vrata

Ford capri II 2300 ghia



Luksusni kombi-kupe

Ford capri II
2300 ghia

Capri žene misli k modremu nebu, uživaškemu brezdelju in playboyskim navadam. Srce, razneži se! Pa je že pred petimi leti, ko po rojstvu liričnega športnika, planila Oplova manta in oznanila krstnim botrom, da novi Fordovi časi na evropskih tleh ne bodo lahki. Potlej so capriju še dvakrat vbrizgnili mladostno poživilo, zdaj je zrel avto. Ugleden, eleganten a nič dirkaški.

Ko smo prvokrat preskušali ford capri, smo ga vrnili tovarni teden dni prej, kot je bilo zmenjeno. Če ne, bi se nam zaročili vsi testniki pri hiši: puncam je bil avto zelo všeč. A kaj, ko so okusi z vsakim dnevom drugačni in zdaj mladostnice raje duhajo gibbs po britju, kot pa kolonjsko 4711. Za bahuvo opremljenim caprijem iz Koelna se prejšnji mesec ni nobena več ozrla.

Angleško-nemski avto z italijanskim imenom in za ameriški denar je nastal kot bratranec uspešnega mustanga z one strani oceana. Kupe z dolgim nosom in prisekanim zadkom je Evropi ugajal in prodajna številka je že zdavnaj preselila milijon caprijev. Februarja lani so ga nazadnje lepотно retuširali, da je dobil izrazitejšo obline in tretja vrata na zadku. Če zdaj ne ogreje več mladeničev pa pristoja rahlo osivelim lasem in

poskočnim značajem poznih srednjih let. Lopar za tenis na zadnjem sedežu naj dokazuje, da lastnik pridno tanjša trebuh — Če ne se mu bo sedež kmalu zazdel preveč pri tleh.

Dva in dva je tri

Polepšan capri II je malce daljši, širši in višji od prejšnjega, z enako medosno razdeljo in s širšim zadnjim kolotokom. Oči pravijo, da štrli sploščen nos predaleč čez prednja kolesa, skladnejši so pa nizki boki in zadek, ki so 'ga speljali v tretja vrata, nad prtlačnikom. Po ameriškem vzoru je capri še zmeraj konfekcijski avto, ki ga z različicami (pet različno močnih motorjev, štirje paketi opreme) prilagajajo okusu kupcev. In obveljalo je, da je namenjen tistim, ki si zaradi danarnice ali

prevelike družine ne morejo privoščiti pravega športnega avta.

Testni capri II se je ponajal z oznako ghia, ki po novem zamenjuje najbogatejšo opremo GXL. To pomeni, da so najdražje lepote in praktične dodatke zaupali italijanskemu stilistu Ghii, ki dela za Ford. Avto dobi: halogenske žaromete, vstran pomični zadnji stranski stekli, naslonjala za glavo na prednjih sedežih, avtomatske varnostne pasove (spredaj), preproge in sedežne prevleke iz blaga, popolnjo armaturno ploščo, športna platišča, s prešano plastiko prevlečeno streho in brisalniki zadnje šipe (ki ga na testnem avtu ni bilo, čeprav bi go prospektu moral biti). Mersitaj od tega sodi k opremi GT, ki je cenejša in še bolj športno se slíši. Dolg, grbast pokrov motorja

Kaj pravi ona?

Uživa ob opremi in je navdušena nad preprogami, oblogami in skladnimi barvami. Hvali sedeže, toda zmeraj hoče sedeti

le spredaj. Zadnja vrata so kot nalašč za njene nakupe, toda v svetu poštenih si želi, da bi jih ne bilo treba vselij sproti odpirati s ključem. Za volanom pravi, da sedi prenizko in slabo vidi nazaj. Huduje se nad šibko trobljo, ker je vozniki tovarnjakov ne slišijo. Cel avto pa se ji zdi že malo iz mode.



grozi, da je v notranjosti tesno. Toda v capriju ni nič manj prostora kot v katerikoli krajši limuzini ali v dragocenejših kupejih 2 + 2. Zelo široka vrata omogočajo udoben vstop k prednjima sedežema, toda kadar sta odrinjena povsem nazaj, je zadaj prostor le za enega človeka, če je voljan sedeti z nogami postrani. Zadnja sedeža sta ločena in peti potnik bo le z veliko dobro volje potrpel na srednji vzboklini. Takšna zasnova je v prid „raztegljivemu“ prtijažniku, ki ponuja ob štirih potnikih v avtu 260 dm³, ob samo dveh in prevrnjenem zadnjem naslonjalu pa 530 dm³ uporabne prostornine. Na voljo je še vmesna možnost, ko je v avtu prostora za tri ljudi in je polovica zadnjega naslonjala prevrnjena v korist prtijažnika. Rezervno kolo je pod prtijažnikom, 58-litrska posoda za gorivo pa na varnem, pod

zadnjo klopio. Kosmata preproga na tleh prtijažnika je ojačana z gumastimi letvami, pohvale vredni sta lučki na stranskih steneh, velika zadnja vrata na dveh teleskopskih oporah pa se premikajo lahkotno in natančno. Za caprijevo končno izdelavo sploh nimamo očitkov, ves čas preskušanja nas je jezil le zatič prednjega pokrova, ki ni ubogal ročice pod volanom.

Uglajeni šestvaljnik

Motor s šestimi valji V oblike je prav takšen kot v taunskih in granadah: preskušen in slaven po svoji trpežnosti. Ob 2294 kubikih gibne prostornine zmogre največjo moč 108 KM pri 5000 vrtljajih v minuto. To sicer še zdaleč ni dovolj, da bi se Fordov kupe hvalili z zmogljivostmi cestnega dirkalnika, toda kdor hoče s caprijem cviliti

skozi križišča, bo lahko uničeval gume do hitrosti 50 km na uro. Gibna prostornina in ugoden navor pri nizkih vrtljajih (18,0 kpm pri 3000 vrtljajih) sta porok za prožnost: voznik lahko dolgo časa lenari s pretikanjem v nižje prestave. Šestvaljnik teče mirno, s komaj občutnim drgetom in skoraj neslišno. Le za visoke vrtljaje je navdušen precej manj, kot tovarna. Na merilnikih hitrosti in vrtljajev motorja sicer ni nobenih oznak, ki bi ukazovale vozniku, toda tovarna ne priporoča dolgotrajnejše vožnje nad 5700 vrtljaji, za zgornjo mejo pa označja številko 6000. Motor se siljenju v tako visoko območje upira z nezdravim ropotom pa tudi moč ob pretiravanju naglo upada. Razen med meritvami pospeškov nismo bili nasilnejši od povprečnih voznikov toda vseeno smo dosegli zadovoljive pot-

valne hitrosti. Ker se zrak karoseriji umika brez žvižganja in glas motorja zlepa ni nadležen, je hitra vožnja med daljšim potovanjem lepša plat poglavja o capriju 2300. Seveda pa se voznik spomni na šest valjev tudi vsakič, ko plačuje bencinski račun. Testno povprečje 14,6 litra na 100 km je najbolj opazen „davek“ na kubike in ni za Jugoslovnanov vsakdanjik. Športno nabriti vozniki bodo motorju očitali, da ne sodi pod caprijev pokrov: saj jim bo pokadila pod nos marsikakšna poskočna limuzina, ki vsaj po obliki ne kaže tako športnih ambicij.

Mešanica dobrega in slabega

Vselaj, ko sem v capriju sedel za volanom, mi je bilo to znova všeč. Prednja sedeža sta zares

Obetaven garancijski pogoji:
1 leto ali 20 000
prevoženih kilometrov. (1)

Kombi-kupe: prtljažnik je
plitek, toda „raztegljiv“.
Rezervno kolo je pod
previsko na tleh prtljažnika,
tretja vrata se odpirajo
široko in lahkotno. (2, 3)



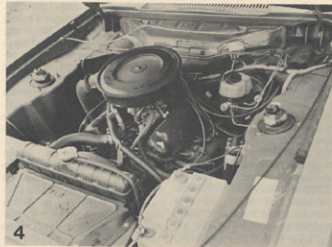
Prostor pod prednjim pokrovom
je tolikšen, da ga niti
osemvaljničnik ne zapolni do
kraja. Motor je nameščen nad
prednjo premo in za vožnjo
po hitrih ovinkih pretežak:
nos sili naravnost. Med
testom: težave z odpiranjem
pokrova. (4)

dobra: zelo nizka toda dolga, s
premišljenima in učinkovitima
naslonjaloma in z naslonjaloma
za glavo, ki ju je moč nastavljati
po višini. Ker voznik sedi pri
tleh, se mora vidljivosti na vse
strani privaditi. Če je nižje rasti,
bo težko videl čez grbast nos,
tik pred avto, zaradi položnega
zadka pa je treba precej občut-
ka tudi med vzvratno vožnjo.
Zadnja šipa je ogrevana in se
hitro posuši, toda prednja bri-
salnika sta le za jezo: vidljivost
v dežju je zelo slaba.

Šest okroglih instrumentov je
po angleškem okusu razmetanih
pod oglatim nadstreškom ar-
maturne plošče in čeprav kažejo
vse, kar voznika zanima, so
manjši štirje skoraj neuporabni,
ker jih zakriva obroč volana. Pri
Fordu so že zdavnaj oznanili,
da so ugodili zahtevam testni-
kov in razmestili stikala na
najbolj pripravna mesta, toda
večina od njih je še zmeraj na
armaturni plošči, da jih je težje
doseči. Prostor ob drogu volana
so izbrali le za eno kombinirano
ročico. Voznika jezi šest reči:
prenizek pedal sklopke, zaradi
katerega se med pretikanjem
seziva čevlji, pretenak obroč
volana, zaponka varnostnega
pasu, ki pritiska na rebra,
nezanesljiva naprava za pranje
prednje šipe, glasen ventilator
in dolgi gibi prestavne ročice.
To so pravzaprav napake, brez
katerih bi bilo počutje za
volanom mnogo prijetnejše.

Duet za togo premo in voznika

Obljub o novi zadnji premi za
capri II inženirji niso uresničili.
Capri je spredaj oprt na vzmetni
nogi, zadaj pa na togo premo z
listastimi vzmetmi. Toga premo
je poceni, pri Fordu pa mislijo,
da je tudi dovolj dobra. Res je:
to podvozje je na gladkih
asfaltnih cestah povsem kos
motorju in voznikovim zahte-
vam. Zaradi razmeroma trdega
vzmetenja so kolosa ves čas na



tleh, prednji stabilizator pa
preprečuje pretirano nagibanje
v ovinkih. Vzдолžna vodila
zadnje preme skrbijo, da se
listaste vzmeti ne zvijajo. Pri
zelo hitri vožnji po ovinkasti
cesti sili težak nos naravnost in
voznik mora volan dodajati.
Pomagali smo si še z dodaj-
anjem plina, da je zadek na silo
zdrsnil in se je avto postavil v
ovinek. Volan je s 3,5 zavrtljaja
od ene do druge skrajne točke
dovolj neposreden, da je avto
lahko loviti, na ravnem pa je
kriv za občutek, da capri
nemirno sledi smeri – toda le
toliko časa, dokler se roki na
obroču ne umirita.

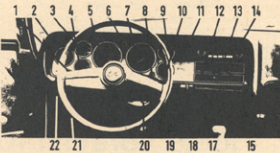
Precej več dela je s caprijem na
gubastih tleh in na makadam-
skih cestah. Trdo vzmetenje ne
zmoro požirati neravnin, zadek
poskakuje in prijetne vožnje je
konec.

Obenem, kot nad togo premo,
smo nergali tudi nad gumami
uniroval rallye, ki so z naris-
anim dežnikom oznanjale, da so
namenjene mokramu cestičču.
Slabo so se izkazale in v šali
smo ugotovili, da je treba
dežnik nositi s seboj – saj
nikdar ne veš, za katerim
ovinkom bo treba peš naprej.

Za konec povem: ford
capri II 2300 ghia smo presku-
šali po pomoti. S tovarno smo
se dogovarjali za test 1600
kubičnega caprija, dobili smo
pa močnejši in razkošnejši kom-
bi-kupe. Napako drugih bomo
popravili v naslednjih tednih,
ko bomo vozili tudi vse ostale
pomembnejše Fordove modele
– na tovarniški preskusni progi
v Belgiji.

Mislimo pa, da preskušati tak
avto, čeprav je luksuzen in drag,
ni greh, večji greh ga je imeti –
če nimate s čim opravičiti, od
kdo denar. Capri II 2300 ghia
pa je tako ali tako namenjen
tistim, ki bi radi (z ne preveč
dobrim avtom) dokazali, koliko
imajo pod palcem.

- 1 — ročica utripalk, dolgih in kratkih žarometov, trobojne in svetlobnega signala
- 2 — reža za svež zrak
- 3 — amperimeter
- 4 — merilnik pritiska olja
- 5 — merilnik hitrosti števec kilometrov, 6 — kontrolna lučka dolgih luči
- 7 — merilnik vrtljajev
- 8 — kontrolna lučka vžiga
- 9 — merilnik goriva
- 10 — merilnik temperature hladilne tekočine
- 11 — gumb za osvetlitev armature plošče



- 12 — gumba naprave za pranje prednje šipe in ogrevanje zadnje šipe, dva »slepa« gumba
- 13 — radio
- 14 — ročica zračenja in ogrevanja, stikalo ventilatorja
- 15 — pokrov pepelnika in vžigalnika
- 16 — ura
- 17 — prestavna ročica
- 18 — stikalo brisalnikov, druga hitrost
- 19 — stikalo brisalnikov, prva hitrost
- 20 — stikalo za ključavnica volana
- 21 — ročica za odpiranje prednjega pokrova
- 22 — stikalo varnostnih utripalk

Tehniški podatki

Motor: šestvaljni — štiritaktni — V obliki (60°) — nameščen vzdolžno nad prednjo pismo — vrtna in gib 90,0 x 60,1 mm — obsej prostornina 2284 kubovcm — kompresija 8,75 : 1 — največja moč 108 KM (DIN) pri 5000 vrtljajih v minuti — litrska moč 47,1 KM (DIN) na liter — največji navor 18,0 kpm (DIN) pri 3000 vrtljajih v minuti — ročična gred v 4 ležajih — sredinska odmična gred (zobnik) — višnji ventil — dvojni padožastni uplopač sile 35/35 EET, avtomatski čok — mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnemu toku — vodno hlajenje s črpalko, termostatom in mehanskim ventilatorjem — akumulator 12 voltov, 55 amperskih ur — alternator 420 wataw — svečica motorčast AGR 22 DB

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi — enokločna šuna sklopka — štinspostopni sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na lehi — prestavna ročica, prestavna ročica na lehi — prestavna razmera: 3,65; 1,97; 1,37; 1,0; zvrzani na 3,56 — diferencial s hipoidnim ozobljenjem, prestavno razmerje 3,22 : 1

Kolesa: platišča 5 1/2 J x 13, iz lahkega aluminija — pnevmatike 130/80 SRH 180, pritisk spredaj 1,7, zadaj 2,0 atm

Voz in vožnja: kupe za 4/5 oseb — troje vrat — samonosna karoserija — prednja kolesa na posameznih osovah, prečna vodila, vzmetne noge, prečni stabilizator — zadja toga prema, progresivne vzdolžne tlaštate vzmeti, teleskopski blažniki z dvostranskim otevanjem, prečni stabilizator

Zavore: spredaj kolotne, zadaj bobnaste — dvostranski zavorni sistem — servo — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedenja

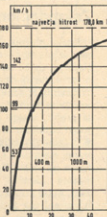
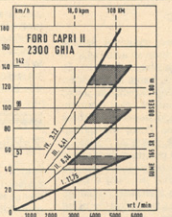
Volan: prenos z zobno letvijo, prestava na 17,4 : 1 — varnostni drog volana — rajd-ni krog 10,8 m — 3,5 zavrtajta volana od ene do druge skrajne točke

Oprema: brisalniki na dve hitrosti — električna naprava za pranje prednje šipe — luči za vzratno vožnjo — halogenski žarometi — varnostne utripalke — zračnik — vzratno ogledalo — ogrevana zadnja šipa — opornika za glavi na prednjih naslonjeh — avtomatska varnostna pasovna (spredaj) — vžigalnik — prepogee — začrta plošča

Mere in teže: dolžina 4,240 m — širina 1,615 m — višina 1,487 m — teža brez opreme 1.250 kg — kotek spredaj 1.363 m, zadaj 1.384 m — najmanjša razdalja od 0,135 m — prostornina prtljavnika 330/640 litrov (upoštevna prostornina prtljavnika 250/530 dm³) — teža praznega vozila 1120 kg — dovoljena obtežba 340 kg — dovoljena skupna teža 1466 kg — prikolica z zavoro 1200 kg, brez zavore 550 kg — dovoljena obtežba strešna 75 kg

Vzdrževanje: posoda za gorivo 58 litrov — karter (s filtrom) 4,25 litra, menjava na 10 000 km — menjalnik 1,45 litra, menjava na 30 000 km — diferencial 1,10 litra, menjava na 30 000 km — mazalk podvožje nima — hladilni sistem (z grelniki) 7,8 litra

Zmogljivost: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrtljajih v minuti, 33,4 km na uro — moč na tono praznega vozila (konca) od 75 kg: 90,3 KM (DIN), teža na KM: 11,1 kg — moč na tono polno navorjenega vozila: 73,9 KM (DIN), teža na KM: 13,5 kg — največja hitrost 178 km na uro (tovarna), pospešek od 0 do 100 km na uro: 11,2 sek (tovarna) — norma poraba goriva po DIN: 6,8 litra na 100 km



Dobanovci

Spaček s svetlobno hupo

Verjetno še mnogi drugi lastniki spačkov pogrešajo svetlobno hupo, ker je skromno opremljen citroen nima. Da ne bi imel prevelikih stroškov z dodatno napeljav, sem kupil navadno okroglo stikalo za hišni zvonec (lahko uporabite tudi kaj bolj pričrnoč), v pločevino na podu levo od pedala sklopke sem zvrtil dve luknji in z vijakom pritrtil stikalo. Z dvema žicama,

400 m brez zaleta: 15,9 sek (končna hitrost 118 km na uro)

1000 m brez zaleta: 33,5 sek (končna hitrost 153 km na uro)

Prožnost: kilometer z zadetno hitrostjo 40 km na uro v 120 prestavi — 36,7 sek (končna hitrost 140 km na uro)

Poraba goriva: Po običajnih cestah najmanj 13,2 litra goriva super na 100 km, (zmerno) nikdar preko 100 km na uro, največ 16,0 litra na 100 km (ostra vožnja).

Na avtomobilski cesti: 13,9 litra na 100 km (porečje 110 km na uro), oziroma 15,8 litra na 100 km (porečje 140 km na uro).

Pre masa: 12,5 do 15,9 litra na 100 km

Poprečna poraba na testu: 14,5 litra na 100 km

Poraba olja: 0,5 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost 38 km/h

kazalec na 80, resnična hitrost 57 km/h

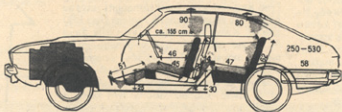
kazalec na 80, resnična hitrost 76 km/h

kazalec na 100, resnična hitrost 95 km/h

kazalec na 120, resnična hitrost 115 km/h

kazalec na 140, resnična hitrost 134 km/h

kazalec na 160, resnična hitrost 152 km/h



Notranje mere (prednji sedež v zadnji legi) v cm:

širina pri kolenih spredaj 132, zadaj 131; širina prednjega sedeža 50, zadnje klopi 123; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjala 910,160; pomik prednjega sedeža 13; odprtina vrat (višina širina) 90/118; uporabna prostornina prtljavnika 250/530 dm (merjeno s kockami)

Cena: 11 500 DM in 106.100,50 dinarjev

Osnova za izračun rep. in obč. davka: 114.135,25

Zavarovanje:

obvezno: 1488 dinarjev

kasko brez franšize: 13 728 dinarjev

kasko s franšizo 4000 din: 2185 dinarjev

Cestina: 1500 dinarjev

Proizvajalec: Ford-Verke AG 5 Koeln-Deutz 1, ZR Nemčija

Generálni zastopnik in prodajalec: Interkomerc, Beograd, Uzun Mirkova 2 — podružnice v Ljubljani, Zagrebu, Titogradu in Skopju

Generálni zastopnik in prodajalec: Interkomerc, Beograd, Uzun Mirkova 2 — podružnice v Ljubljani, Zagrebu, Titogradu in Skopju

Hvalimo

- kombi—kupe s prilagodljivim prtljžnikom in s tretjimi vrati
- udobje na prednjih sedežih
- bogata oprema
- kulivljan in trpežen motor
- učinkoviti zavore
- dobra lega na gladki cesti
- natančna končna izdelava

Grajam

- neskladna, že zastarela oblika
- premalo prostora ob zadnjih sedežih
- nepravilna stikala, pedala, vzmeten obroč volana
- vzmetenje ni kos slabim cestam
- slaba preglednost nazaj
- nešporten športnik