



FORD CAPRI 1700 GT/R in 2300 GT

ničarja do generalnega direktorja, od študenta do sodobnega znanstvenika' ...
Skratka: pogreta je zgodba o mustangu ameriškega Forda.

ničarja do generalnega direktorja, od študenta do sodobnega znanstvenika...
Skratka: pogreta je zgodba o mustangu ameriškega Forda. Zgodovina se je tokrat obrnila. Splašeni žrebec mustang, ki je v Ameriki stal in podivjal od evropskih zavojevalcev, se zdaj pomanjšan in z izmenom italijanskega otoka vreča na Kontinent pa na Otok, da bi popravil lansko žalostno podobo zapuščenih fordov, ki so v tisočih čakali kupce

Kremenitih Slovencev je zmanjkalo

Obiskali smo tovarno, ki izdelava 1250 fordov na dan. Letos nič več za magacin, ampak prodajo vse kar izdelajo; za caprije so dobavni roki v Nemčiji že tri mesece. Tudi pri tehnologiji je evropski Ford zaigral na mustangovo karto: od vsega začeta velika proizvodnja naj bi omogočila nizko ceno — za ta denar ponudila športni videz in neproblematično vožnjo.

Čez božične počitnice so v kölnski tovarni zamenjali velika črda v dvoranah stikalnic, ki so jih pred tem dolgo leto pripravljali za visokim obzidjem. 83 milijonov mark so investirali, 36 odstotkov vseh proizvodnih zmogljivosti je oq prvga dne na voljo novemu modelu. Najeli so 1800 novih delavcev. Mnoge tudi v Jugoslaviji. »In jih bomo vedno več«, so nam povedali, »saj kar trije naši fantje že nekaj me-

snikarje: da bi ju najprej občudovali, nato opazovali, kako caprije izdelujejo, in avtomobila šele potem zapodili na kratek test. Podvođa oddelka za tisk je dvignil lirčni tenor: »Ali ni prekrasen ta naš novi avto?«

Z lepoto novega družinskega kupeja upajo — in vse kaže, da jim bo tudi uspelo — oprati, številne madeže s Fordove slave. Recept za uspeh je Ford of Europe — »Nemški Ford« iz Kölna v Zvezni republiki in Genka v Belgiji ter »Angleški Forde v Dagenhamu pri Londonu — prepisal pri matic v Detroitu. »To je soliden športni avto za vse sloje«, so nam zatrjevali predstavniki za tisk: »Všeč bo vsem od ključav-

Ante Mahkota

Fordova reklama zabija v glavo, da be-seda »capria pomeni modro nebo, sladko brezdelje in lirčni tenor. Da se srce raz-taja.

Snežilo je iz sivega neba, ko smo iz Za-graba leteli v Köln, nekaj so mu rekli Kelmorajn, preskušat avto blaglasnega imena capri: novinca evropskega Forda. Na severni strani Alp se je razjasnilo in na frankfurtskem letališču je bilo pod kratkimi rokavi pomladnih noš že sluti-ti vse, kar je vzbrstelo te zime. Sladko brez-delje ...

V Kölnu sta dva caprija, »1700 GT/R« in »2300«, že čakala tri jugoslovanske ča-



predno premo, zadnja je obtežena s posodo za gorivo za naslonjačem zadnje klopi. Tako je pričakovati, da je lega na cesti mnogo boljša kot bi skleпали po preprostem podvožju.

Capri je odrasel avto. Dolg 4,3 metra je komaj krajši od forda 12/15 M in 5,5 cm je širši kot BMW 1600. Na prednjih sedežih je dovolj prostora, saj naslanjač zdrse po sankah daleč nazaj, da tudi dolge noge niso v napoti. Zdi se, da je prednji sedež prirejen predvsem za doigme, manjši in srednji rasti ponuja tovarna vmesni del, ki dvigne sedež.

Zadnja klopi je precej ozka in tudi streha se nizko spusti nad glavo. Za kolena je tesno, še posebej, če voznik potisne svoj sedež daleč nazaj kot za športno držo v pol športnem avtu spodobi. Sopotniku ob soferju s svojim sedežem ni treba siliti tako daleč nazaj v zadnji prostor; se pa na klopi lahko stegneta popreč in je capri na dolgem potovanju udoben trisedežnik. Kaj več tudi zunanost ne obeta in temu primeren je tudi prtljajnik: prostornina 320 kubikov (opel kadet 460 kubikov, ford 15 M 620 kubikov).

Mušterija pričakuje kvaliteto

Strogo ameriško normiranje in elektronski računalniki, ki iz prednoroči izbirajo zahtevano opremo in različne motorje ter jo dirigirajo na tekoči trak, so pripomogli, da je capri nekonekcijski — iz kontekstskih delov.

Izbira motorjev je bogata. K nam bodo uvažali le nemške caprije s trpežnimi, ne preveč zmogljivimi motorji sVe, zato bomo opisali le Kölnske motorje. Na voljo so: 1,6-litrski motor s 50 KM, ki je za športen avto gotovo preslaboten;

1,5-litrski motor s 60 KM — to je capri za zelo umirjene voznike, ki radi varčujejo; capri 1700 GT s 75 KM je višek štirivaljnega programa — bogato opremljen in ni drag;

štvaltnik »2000« se zdi slabši

kup kot »2000R«, ki ga že črne bojne barve na zunaj izdajo, da ima 90 KM, pet več kot navadni »2000«;

najmočnejši (zaenkrat) je »3300« z bikovskim motorjem, ki pa mu je, kot so nas kasneje preskusne vožnje prepračile, podvožje caprija docela doraslo.

Na tovarno motorjev so v Kölnu še posebej ponosni, saj izdelajo vsak dan 2500 motorjev v 156 različnih za vse forde iz nemške in belgijske tovarne. Izpiljeno tehnologijo pri izdelavi motorjev bomo še opisali, ko bomo tudi poročali o obisku v Fordovem preskusnem središču sredi belgijske puste.

Na enem traku sestavljajo vse različne motorje: 53 minut traja in motor je gotov. Različni motorji pa niso označeni le z različnimi številkami, ampak tudi z barvami, da nepismeni turški delavec razloči, kakšen del je na določen motor treba priviti. Tiste Turke pa, ki so se že naučili brati, vzpodbujajo z napisy v turščini, da »müsterias« — se reče stranka — pričakuje kvaliteto.

Sola številke je v Kölnu preprosta; na vsakem vogalu ponujajo »kolonsko« 4711.

Končno sem smel za volan

Iz množice motorjev in oprem, ki so izbrane kar v kompletih, kot smo že zapisali pri novih vozilih v »Avtus 4/69, so nam za kratek test izbral najbolj atraktivna caprija 1700 GT z opremo rally in »2300« z opremo GT.

Pojasnilo k sliki na naslovni strani: zlato-

Dvokrožni zavorni sistem pri vseh caprijah ravna prednje kolne zavore in zadnje bobnaste. Vsi capriji nad »1700 GT« imajo serijski ojačevalnik zavorne moči (na skici nad zavornim pedalom). Prednja prema se opira na McPhersonove noge, zadnja toga prema pa na listnate vzmeti, ki jim pomagata dve vzdolžni nihalki in »prekrižana« blažilnika.

secev nabirajo kvalificirane ljudi v južni Srbiji, predvsem v Makedoniji. Slovenija je že izropana.»

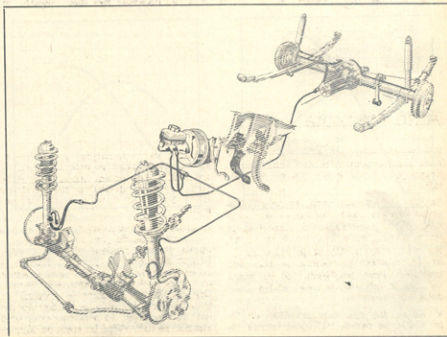
S ponosom so nam razkazali, kako se z nekaj udarci in pritiski spreminja pločevina v pomanjšane mustangove oblike, kako tisoč točkovnih zvarov z enim zamahom pritrji streho na stranice, in nas hoteli prepričati v solidnost kontrole na vsakem koraku serijske proizvodnje.

Pod kavljastim trakom, kjer se karoserije pripeljejo izpod strehe, da pnevmatična orodja zavijejo vijake podvožja, je kot na dlani, zakaj ameriške tovarne še vedno vztrajajo pri togi zadnji premii. Kar najbolj preprosta in hitra proizvodnja narekuje starožitno premo iz enega samega kosa! Trditve koncernovega kralja Henryja Forda II, da boljše zadnje preme kot je toga »naši avtomobili sploh ne potrebujejo«, je bolj ali manj izvita iz trte.

Zadnje premo z listnatimi vzmetmi in enem kosu privlečejo pod avto in samo na štirih mestih jo je treba utrditi, da se avto postavi na zadnje noge. Tudi s sprednjimi, bolj zamotanimi McPhersonovimi obesami ni pretiranega dela pri montaži.

Kupe 2+2 je za tri!

Brez oken in brez vrat, napol rojen, je avto ko zanalšč za ogledovanje notranjosti. Zaradi oblike športnega kupeja, kjer je pokrov motorja zelo dolgi, prednji sedež pa natanko na sredini vozila, je težja zelo smotrno razporejena. Motor je natanko nad



rumeni, s črnim pokrovom motorja, je 1700 GT/R, rdeči, z napihljenim pokrovom motorja — saj bi pod standardnim pokrovom ne bilo prostora za velik šestvaljni motor — pa je »2300«. Slikana sta na avtobusni postaji, ko kolega odganja čakajoči publikum.

To se je dogajalo 50 km od Kölna proti Frankfurtu, na deželnih cestah, kamor Ford ponavadi vabi časnike. Grški novinarji so večerj spremenili osebni opis dvema pločevinastima lepotečema.

Zato so nam v restavraciji ob starem mlinu, še preden smo sedli za volan, toplo položili na sroce, da cesta ni zaprta in je na ostrih ovinkih, kjer je deloma ozebel asfalt, pričakovati nasproten promet.

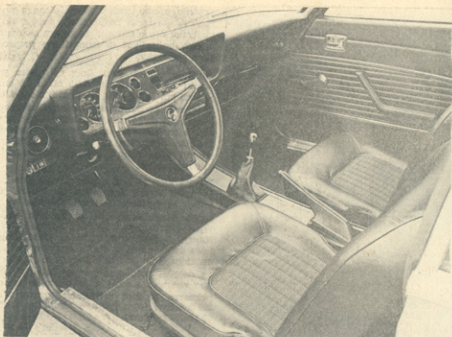
Potem sem hotel končno za volan. Prva zmeda, ko nisem znal premakniti naslanjača. Zelen sem prebrniti prednji sedež, da bi na zadnjo klop spravil kamero. Ročica je zelo nerodna; pritisniti jo je treba navzdol, da bi naslonjač obrnil navzgor. Za to sta potrebni dve roki!

Armaturni plošč sta v obeh avtomobilih zelo bogati. Sest uric: veliki za hitrost in vrtljaje ter male za bencin, napetost, pritisk olja in temperaturo vode. Zračenje je izdatno; domiselno se zapirata metaljčka v zračnikih, na skranjih robovih armaturne plošče. Oprema rally — R — prispeva še usnjen volan in »bojne« barve.

Vse kaže, da bo capri popevka leta

In smo nazadnje le začeli svrtetie 22 km dolge kroge v strm hrib po slabi cesti, čez dolg raven odsek skozi gozd, skozi dve naselji in naprej v zelo hitre ovinke z grobim asfaltom.

Na suhi cesti sem se prepričal, da se capri presenetljivo dobro drži ceste — med vse mi evropskimi fordji najboljši! Zaradi ugodno razporejene teže, kot je že opisano, in zaradi nizkega težišča ter športnotrdih vzmeti, je v ostrih ovinkih volnja pravo veselje. Najprej je treba nekoliko dodajati volan, ko pa začne umirjeno spodna-



šati zadek, avto z neposrednim volanom z lahkoto ujamete. V ovinkih se capri le malo nagiba. Lažji »1700 GT« se je zdel bolj okreten kot »2300«, ki ima nekoliko težji motor, pa je nos treba bolj siliti v ovinek in je prehod od dodajanja k odzemanju volana bolj sunkoviti. Tudi pospeškom močnih caprijev, ki sem ju vozil, ni veliko očitati. Seveda je »2300«, ki od 0 do 100 km na uro potegne približno v desetih sekundah (»1700« v 14-stih), premočen zmagovalce. Žal je bil na preskusnih voznjah v senci »1700«, ker je bil »2300« iz ničelne serije in sem že po nekaj ovinkih ugotovil dve otroški boleznii: zakaj so slabše prijemale kot v »1700«, predvsem pa je drsela sklopka, ki so ji za poskus namesto običajnih vzmeti ugradili lamelno krožnikasto vzmet. Pedal je bil zaradi nove vzmeti res veliko bolj me-

Armaturna plošča caprijev GT (»1700« in »2300«) je obložena z dodatnimi merilniki: velikim za vrtljaje in malimi za gorivo, temperaturo vode, pritisk olja in jakosti toka. Na srednji ročici je še ura, pa kratka prestavna ročica z rokavcem in ročica ročne zavore. K opremi »R« (na sliki) sliši še usnjen volan in gibka lučka za zemljevid.

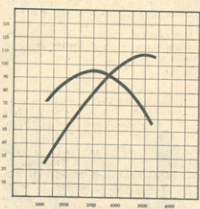
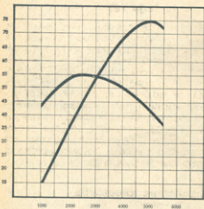
hak, zaradi zdrsanjavanja pa avta ni bilo mogoče športno voditi, saj je nižja prestava pri ostrih voznjah prijemala z zamudo.

To je bilo tudi krivo, da je mladenič iz našega spremstva v tekni s »1700 GT« v oviku za trenutek izgubil stik s cestov in oplazil žlebasto ograjo. Pri tem preskusu pločevine je blatnik zelo dobro vzdržal in so bile posledice komaj opazne. Testi so se nadaljevali.

Opisane napake »2300« so v seriji gotovo že popravili. Škoda, da je razlika v ceni med »1700« in »2300« precej velika. Ko bi si lahko izbral caprija brez vsake konfekcije in se ne bi oziral na dajatve, ki rastajo s prostornino in močjo motorja, potem je 2,3-litrski motor z nekoliko manj bogato opremo kot jo ima GT, najboljši kup.

Motorji »V«, kot jih izdeluje nemški Ford, se res postavljajo z izredno vzdržljivostjo, športni pa niso. In tako je šele šestvaljni motor dovolj močan, da tisoč kilogramov težki capri ne izgleda samo kot dirkač, ampak tudi dirka. Zakaj celo »1700 GT« ima dovoljeno mejo vrtljajev že pri 5300, ker je premalo za tekmo z bolj športnimi limuzinami, na primer s fiatom 125 ali BMW 1600.

Vprašanje pa je seveda, če si kupci caprija tudi želijo športne pospeške. Namesto briljantnih zmogljivosti in izpiljene volnje na cesti jim namreč Ford ponuja gospodaren in zanesljiv vsakdanji avto s športno podobo. Izprčni test »1700 GT«, ki ga kmalu dobimo za daljši čas v naše uredništvo, bo boljše prilžnost za oceno, zakaj gre capri ta čas tako dobro v denar.



Krivulja navora in moči 1,7-litrskega motorja caprija 1700 GT. Na vodoravnici so zapisani vrtljaji v minuti, na levi navpičnici moč v KM (DIN) (od 15 do 15). Gibna prostornina 1888 kubikov, vrtna in gib 80 x 66,8 mm, kompresija 9:1, največja moč 75 KM pri 5000 vrtljajih v minuti, največji navor 13 kpm pri 2500 vrtljajih v minuti. Največja hitrost 155 km na uro.

Krivulja navora in moči 2,3-litrskega motorja caprija 2300 GT. Na levi navpičnici moč (od 19 do 139 KM (DIN)), na desni navor (od 13 do 23 kpm). Gibna prostornina 2274 kubikov, vrtna in gib 90 x 80 mm, kompresija 9:1, največja moč 108 KM (DIN) pri 3300 vrtljajih v minuti, največji navor 18,5 kpm pri 3000 vrtljajih v minuti. Po tovarniških podatkih potegne »1700 GT« od 0 do 100 km na uro v 13,7 sekunde, »2300 GT« v 9,8 sekunde. Največja hitrost 178 km na uro.