

CAPRI

the car you've always
promised yourself

Aljoša Vidakov, Adria Classic Koper

»Kaaaaj? Pa ne tega, jaz bi unega pravega, kaj sploh je to?« Drage bralke in bralci, to je 1. evropski Ford z imenom Capri, oziroma s celim imenom Ford consul Capri. Za njegovo slabo prepoznavnost je po mojem krivo vodstvo, ki ni imelo prav jasnih idej o seriji consul Classic & Capri, ki je bila mišljena kot začasna rešitev. Z njo so hoteli zapolniti vrzel med modeloma Anglia in že obstoječim Consulom, dokler ni bil zaključen razvoj modela Cortina. Pri razvoju Classica pa niso varčevali, kot bi bilo pričakovati, uvedli so tudi nekaj novosti in proizvodnja se je začela kasneje, kot je bilo načrtovano. Hišni oblikovalec Colin Neale je poskrbel za videz vozila, delo pa je opravil tako dobro, da so ga želeli v Fordovi centrali, dobil je »prekomento« in odšel v ZDA. Nasprotno so v proizvodnji pazili na stroške, med drugim so pločevino prešali na orodjih iz cinkove zlitine. Vseeno je bil avto kompleksen, njegova izdelava draga, pa še prodaja se je začela z zamudo. Spomladi l. 1961 je kupce pričakal consul Classic, avto srednjega razreda z dvojno ali četvero vrati, prestavno ročico ob volanu ali na podu, opremo Standard ali De Luxe in motorjem kent, izposojenim iz modela Anglia 105E, ki so mu malo podaljšali hod batov. Ima 1340 cm³ in razvije 56,5 km pri 5000 vrtljajih. Podvozje vsebuje spredaj McPhersonove posamične obese, zadaj pa togo premo z listnatimi vzmetmi, z ustavljanjem se trudijo spredaj kolutne in zadaj bobnaste zavore.

Veliko število avtov se lahko prepozna v tem opisu. Med novostmi omenim nekatere, ki so v uporabi še danes oziroma jih smatramo za samoumevne: nastavljiva osvetlitev armaturne plošče, stikalo za kratke/dolge luči z možnostjo kratkega bliskanja (»blendanja«) in brisalci z več stopnjami hitrosti. 28. julija 1962 je dobil močnejši motor kent s 1500 cm³ in 59,5 KM pri 4600 vrtljajih, kar je dvignilo končno hitrost na 132 km/h, 6 km več kot prej.



En mesec kasneje, avgusta, so prenehali s proizvodnjo šibkejših različic.

Osnovo smo spoznali, pogledjmo, kako je iz nje nastal consul Capri. Direktor izvoza, sir Horace Denne je želel seriji Classic dodati nekaj glamurja. Bil je dovolj vztrajen in vpliven, da so zagnali projekt Sunbird. Tokrat je za risalno desko stal Charles Thompson, slika limuzine z nazaj nagnjeno zadnjo šipo



je zradiral od bokov do strehe in pririsal kupejevsko streho brez sredinskih stebričkov. Streha je 50 mm nižja v primerjavi z limuzino, zadnji bočni šipi sta približno poleiptični. Ta detajl so kasneje ponovili na vsem znanih Capri I, II in III, s tem, da je oblika postala pravilna polelipsa. Consul Capri so začeli izdelovati julija 1961, septembra pa je bil predstavljen na salonu v Frankfurtu, kjer so prvi dan prejeli 86 rezervacij. Na začetku je bil namenjen samo za izvoz, domači kupci so ga čakali do januarja 1962. Ni znano, če so bili kaj nestrpni.

Mehanika je enaka kot pri limuzini, prednja sedeža sta boljša, za protiutež je zadnja klop praktično neuporabna (vsaj za prevoz odraslih oseb). Tehnica pokaže 953 kg, 13 več od limuzine, na račun nižje strehe je poletel 133 km/h, poleg tega je postal manj občutljiv na bočni veter. Po zmogljivostih ni bil športnik, motor, ki je v spodnjem območju vrtljajev neodziven, je potrebno dobro priganjati, kar ni ugajalo glavni gredi v samo treh ležajih. Zato je istočasno z limuzino tudi Capri dobil motor kent 1500 in končno hitrost 140 km/h. Poleg tega ima večji motor glavno gred s petimi ležaji.

Kdor čaka, je očitno potrpežljiv in dočaka: poleg rekordno hude zime, imenovane Big freeze tudi zmogljivega Caprija. Kogar sneg ni oviral, je lahko februarja 1963 prišel v prodajni salon po Capri GT. Mraz je bil tako hud, da so inženirji raje ostali v službi in dodelovali avte. Z motorjem se je pozabaval Keith Duckworth (polovica podjetja Cosworth, drugo polovico tvori Mike Costin). Zvišano kompresijsko razmerje, spremenjeni sesalni in izpušni kolektor, nova odmična gred, večji

izpušni ventili in dvojni uplinjač Weber so popolnoma spremenili Caprijev karakter. Model GT razvije 78 KM pri 5200 vrtljajih, končna hitrost znaša 153 km/h. Če prištejemo prenos moči na zadnji kolesi in relativno nizko težo, dobimo prav zabaven avto. Armaturno ploščo so okrasili z ampermetrom, merilcem vrtljajev in merilcem oljnega tlaka, voznike so osrečili s servo zavorami. To veselje je stalo 115 funtov, poleg 918-ih za osnovni model. Istočasno je Cortina začela svoj pohod – kar nekaj let je bila najbolje prodajan avto v Vel. Britaniji, zato so septembra 1963 končali proizvodnjo modelov Classic in Capri, Capri GT pa je vztrajal še do julija 1964. Izdelanih je bilo 111225 Classicov, 19421 Caprijev, od teh 2002 kosov verzije GT. Za Fordove norme so to dokaj nizka števila. To je odraz nejasnih idej, napačnih odločitev, novih metod v proizvodnji, pa še kaj bi se našlo. Zraven so se s svojimi zahtevami vmešavali tudi veliki šefi iz Dearborna, ki mogoče niso razumeli vseh razlik med ZDA in Vel. Britanijo. Mogoče je bila to zamujena priložnost, kdo ve, kaj bi če... če bi recimo Classic ponudili tržišču prej, istočasno z manjšo in podobno oblikovano Anglio 105E, ki je bila uspešnica, če ne bi sočasno razvijali dveh avtov istega razreda, skratka, če bi se projekta lotili bolj resno. Fordovci vseeno niso stali križem rok. Na začetku l. 1965 je startal projekt Colt, ki je novembra 1967 dobil uradno ime Capri. Toda to je druga in predvsem drugačna zgodba.

Viri: Kim Henson: Capri purchase and restoration guide, Martin Buckley: Classic cars, Haynes workshop manual, internet