

ZGODBA O NASTANKU EVROPSKEGA 'MUSTANGA'

Ford Capri MK I (1969-1974)

Aleksander Kumer, AMK CLASSIC Slovenska Bistrica

Mineva 50 let, odkar se je Ford Capri prvič predstavil javnosti. In pravijo, da je bil Capri evropska različica Ford Mustanga. Bi se strinjali?

Letos mineva 50 let od takrat, ko so v januarju leta 1969 pod sijem žarometov tedanjega Bruseljskega avtomobilskega salona prvič predstavili Ford Capri, evropsko različico Ford Mustanga.

Pri Fordu so začeli razmišljati o evropski različici njihovega 'osebnega kupeja' (personal coupe), katere nastanek je spodbudil enormni prodajni uspeh prve generacije modela Mustang. Zasnoval ga je američan Philip T. Clark, ki je sodeloval tudi pri oblikovanju Ford Mustanga.

Že prve fotografije iz decembra 1968 so veliko obljubliale, saj je Capri močno spominjal na Mustanga, ki je bil na drugi strani luže pravi prodajni hit. Capri je bil resda podoben Mustangu, a to še zdaleč ni bil. Sploh na začetku, ko so se morali lastniki zadovoljiti z 1,3-litrskim motorjem s slabotnimi 50 konjički, ki je do hitrosti 100 km/h za današnje razmere pospeševal polževskih 19 sekund! A pomembneje je bilo, da je mišice kazal z videzom in tako je že v prvem letu proizvodnje (1969) zapeljal v 240.000 evropskih garaž. Tudi zavoljo normalne cene 890 britanskih

funtov za osnovno različico. Med kupci je bilo največ mladih parov. »Najboljši avto, ki ga je Ford kadarkoli izdelal,« so zapisali v testu revije Autocar. Kmalu so sledile tudi močnejše motorizirane različice, denimo zelo priljubljena V6 s 150 konjički, za potrebe dirkanja pa so Capriju vgradili celo 3,5-litrski motor s 435 konji. Že avgusta 1973 so prodali milijontega Caprija (prodajali so ga tudi v Avstraliji, Južnoafriški republiki in na Japonskem), ki je k razvoju podobnega avta spodbudil tudi konkurente. Tako so na primer na cesto zapeljali Opel Manta, Renaulta 15 in 17 ter Volkswagen Scirocco. To so bili časi, ko je bilo goriva dovolj in bilo je poceni.

Capri bi se moral imenovati Colt, a so bili pri Mitsubishiju pri poimenovanju hitrejši od





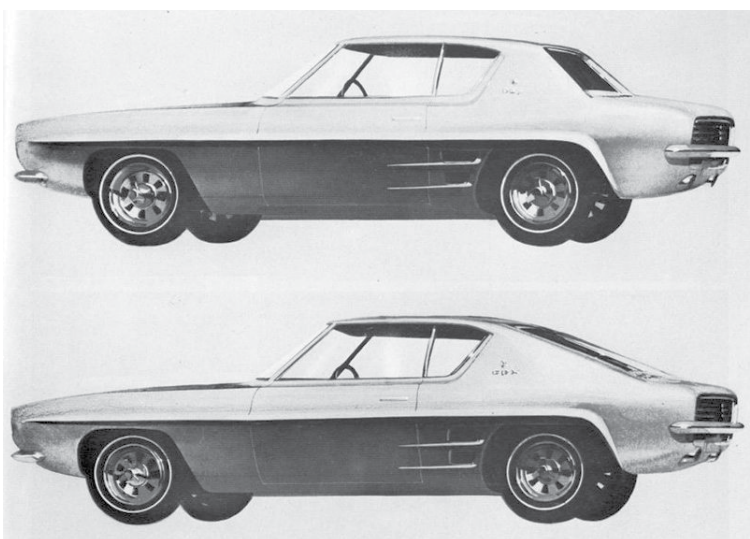
Forda. Med letoma 1968 in 1986 so jih skupaj izdelali 1,9 milijona (MK I. 1969-74, MK II. 1974-78 in MK III. 1978-86).

Ker so ta prodajni uspeh želeli ponoviti tudi v Evropi, so leta 1964 zagnali projekt z imenom Colt, ker so s tem želeli poudariti, da gre za povsem nov 'baby Pony Car', katerega zasnovo so zaupali britanskim inženirjem v Dagenhamu. Tudi v tem primeru so si razvijalci pomagali z že obstoječimi sestavnimi deli, ker gre v primeru Caprija za model, ki je bil zasnovan na edinstveni platformi, sestavljeni iz delov, prispevanih s strani prve generacije modela Escort in modela Corsair, nekatere pogonske agregate in vse menjalnike pa je prispevala Fordova Cortina. Še v istem letu so oblikovalci iz različnih Fordovih centrov priskrbeli prve idejne skice, ki so jasno kazale na ameriški izvor oblike avtomobila. Čeprav so se oblikovalci takrat ogrevali predvsem za 'fastback coupé', so pripravili tudi skice 'notchback coupé' različice, sicer klasične karoserijske zasnove nekaterih kupejev, ki je v današnjih časih znana predvsem po zaslugi bavarskih kupejev iz serije 3.

V juliju leta 1965 so se pojavili prvi nevozni '3D' prototipi, kjer se lepo vidi, da je na koncu zmagala v današnjih časih znova popularna 'fastback' oblika zadka, ki je pri limuzinah in kupejih nastala v tridesetih letih prejšnjega stoletja, v obdobju prvega intenzivnega ukvarjanja z aerodinamiko. Leta 1966 pride do novega preobrata v zgodbi, ker so se v razvoj tega kupeja aktivno vključili tudi Fordovi Nemci iz Kölna, kar je pomenilo, da gre v primeru Caprija za drugi Fordov 'Pan-European' projekt (prvi skupni projekt Nemcev in Britancev nosi oznako Escort). Leta 1966 dobimo skoraj velikoserijsko obliko novega modela, ki se je med tem preimenoval v Capri, ker je Mitsubishi prehitel Forda s

patentno zaščito modelne oznake Colt. Ta prototip so v juliju leta 1966 pokazali tudi številnim potencialnim kupcem po tedanjih evropskih Fordovih 'klinikah dobrega okusa' v Londonu, Kölnu, Milanu in drugod, kjer so prvič testirali reakcije kupcev, ki so kmalu ugotovili, da imajo na zadnji klopi novega štirisedežnega kupeja nekoliko klavstrofobičen občutek. Za to je bila kriva predvsem oblika obeh zadnjih kabinskih bočnih oken, ki v primeru dvosedežnika sploh ne bi motila potnikov.

Pri Fordu so hitro doumeli, da imajo kupci v tem primeru prav. Zato so poskrbeli za preoblikovanje zadnjih bočnih kabinskih oken in nehote ustvarili oblikovno lastnost, ki se je obdržala do konca proizvodnje tega modela. Ker so bile tedanje reakcije potencialnih kupcev zelo ugodne, so vodilni pri Fordu v novembru leta 1967 prižgali zeleno luč za transformacijo iz prototipnega v serijski izdelek in primaknili približno 20 milijonov britanskih funtov za uresničitev projekta, ki naj bi bil končan v drugi polovici leta 1968. V novembru leta 1968 je v Liverpoolu že stekla proizvodnja serijskega modela, prvič predstavljenega v januarju leta 1969



pod sijem žarometov tedanjega bruseljskega avtomobilskega salona. Od začetka (5. februar 1969) prodaje do konca proizvodnje (december 1986) so vseh skupaj izdelali več kot 1,9 milijona teh, pri mlajših kupcih zelo cenjenih kupejev, ki so kupce navduševali s klasično športno podobo (dolg pokrov motorja in 'fastback' oblika kratko odmerjenega zadka) ter udobjem. V določenih primerih pa tudi z veliko zmogljivostjo.

Za Caprija so nekateri dejali, da je najboljši avto, ki ga je Ford kadar koli izdelal.

Ena takšnih je izvedba Capri MK I. 2600 V6 RS (dolžina avtomobila: 4186 mm, širina: 1646 mm, višina: 1263 mm, medosna razdalja: 2560 mm, masa avtomobila: 1050 kg), ki se je pojavila v marcu leta 1970 in je s svojimi zmogljivostmi (150 KM pri 5800 vrt/min, končna hitrost: 202 km/h, pospešek od 0-100 km/h: 7,7 sekunde, poraba goriva na tedanjem testu revije Auto, Motor und Sport: 20,5 litra na 100 prevoženih km), ki je poskrbela za spoštovanje v očeh tedanjih voznikov ostalih znamk avtomobilov.

MK I prenova (face lift)

Capri se je izkazal za zelo uspešnega, saj je v prvih dveh letih prodal 400.000 avtomobilov. Ford ga je prenovil leta 1972. Dobil je novo in bolj udobno vzmetenje, povečane zadnje luči (ki so nadomestile tiste iz Escorta MK1) in nove sedeže. Vgrajeni so bili tudi večji žarometi z ločenimi indikatorji, s štirikotnimi žarometi, ki so bili predstavljeni na modelu 3000GXL. Motorje v Kentu je nadomestil motor Ford Pinto in prejšnji samo 3000 britanski GT se je pridružil še nemški. V Veliki Britaniji je ostal v uporabi 2,0 L V4.

Poleg tega so severnoameriške različice za leto 1973 prejele večje gumijaste odbijače (v skladu z ameriški predpisi DOT).

Leta 1973 je Capri zabeležil največ prodaje, kar jih je kdaj koli dosegel, pri 233.000 vozilih: 1.000.000. Capri, RS 2600 je bil dokončan 29. avgusta.

Vir:

[https://www.avto.info/Zgodovina/Ford Capri-Zgodba_o_nastanku_evropskega_Mustanga/](https://www.avto.info/Zgodovina/Ford_Capri-Zgodba_o_nastanku_evropskega_Mustanga/)

<https://www.dnevnik.si/1042887238>

[https://www.Ford Capri](https://www.Ford_Capri)

Ford Capri – Wikipedia

Fotografije lastnika starodobnika, Aleksander Kumer



Pregled

Proizvajalec	Ford Evrope
Vzdevek	Živo srebro Capri
Proizvodnja	November 1968 - december 1973
Montaža	Združeno kraljestvo: Halewood Zahodna Nemčija: Saarlouis, Köln Avstralija: Homebush Južna Afrika: Port Elizabeth

Pogonski sklop

Motor	1,3 L Kent I4 1,3 L Taunus V4 1,5 L Taunus V4 1,6 L Kent I4 1,7 L Taunus V4 2,0 L Köln V6 2,0 L Essex V4 2,0 L Pinto I4 2,3 L Köln V6 2,6 L Köln V6 3,0 L Essex V6 3,1 L Essex V6 (RS3100) 5,0 L Windsor V8 (Perana)
Prenos	Ročni sinhronski 4 - stopenjski sistem

Dimenzije

Medosna razdalja	2.560 mm
Dolžina	4.280 mm
Širina	1.646 mm
Višina	1.288 mm
Teža	931 kg 1144 kg 3000 GXL