



Une version européenne de la mythique Ford Mustang, voilà ce qui pourrait le mieux définir la naissance de la Ford Capri en 1969.

Présentée en 1964, la Ford Mustang propose un coupé sportif à un tarif imbattable ! Le succès est immédiat et Ford inonde le marché américain en quelques mois.

L'aura de la Ford Mustang et ses nombreuses victoires en courses font des émules en Europe mais les taxes la rendent très chère sur ce marché.

Les filiales européennes de Ford se lancent alors dans la conception d'une « Mustang » adaptée aux mœurs et aux goûts du vieux continent. Les usines britannique et allemande se lancent chacune dans leur interprétation de la ligne mais c'est finalement Philip T. Clark, le père de la Ford Mustang qui signe la robe définitive de la Capri !

Un prix d'achat compétitif reste l'argument majeur pour ce coupé destiné à un large panel de clients. Ainsi, des bases mécaniques existantes et éprouvées sont utilisées.

La nouvelle Ford Capri est dévoilée au public lors du Salon de Bruxelles en janvier 1969. Elle propose une gamme de finitions et d'options très large pour l'époque. La ligne du nouveau coupé Ford fait l'unanimité et le succès est immédiat. L'habitabilité, les équipements et le confort offerts par La Capri sont très avant-gardistes sur ce segment. Son habitabilité, encore rarement vue sur un coupé, lui confère une belle polyvalence. Ainsi, la Ford Capri peut ratisser large en misant plus sur son image que sur un véritable tempérament sportif.

Le tempérament sportif et compétiteur de Ford vient très vite à la rescousse de la encore trop timide Capri. Ainsi, un V6 de 2 300 cm³ apparaît au sein de la gamme fabriquée en Allemagne, tandis que les modèles construits au Royaume-Uni peuvent être équipés d'un V6 Essex de 3 000 cm³ développant 138 chevaux.

Comme pour son aînée La Mustang, Ford voit dans la compétition un terrain de jeu idéale pour démontrer les qualités exceptionnelles de la Capri. Ainsi, le directeur de la compétition de Ford Cologne, Jochen Neerpasch, lance la conception d'une variante destinée à courir en groupe 2. Le fruit de ce travail apparaît en mars 1970 sous la forme de la Capri RS 2600. La cylindrée est de 2 637 cm³ pour développer 150 chevaux. Rabaissée, elle est également équipée d'une carrosserie allégée lui permettant de réduire son poids à 900 kg.

La RS 2600 est d'abord fabriquée en petite série, destinée à une clientèle de pilotes afin de pouvoir être homologuée en rallye. Elle préfigure toutefois un modèle de plus grande diffusion qui apparaît en septembre 1971. Les parties allégées de la carrosserie ont laissé place à des éléments en tôle tandis que les vitres en plexiglas ont été remplacées par des modèles en verre. Le poids atteint donc 1080 kg mais les performances restent honorables avec plus de 200 km/h en vitesse de pointe, notamment grâce à un système d'injection mécanique de type Kugelfischer. Côté accélérations, la Capri RS 2600 fait mieux qu'une Porsche 911S alors qu'elle ne coûte même pas la moitié de son prix d'achat. Extérieurement, elle se distingue par ses quatre optiques avant de forme circulaire, ses pare-chocs avant et arrière en deux parties et ses jantes Richard Grant à bâtons. L'habitacle se montre cossu, tout de noir vêtu et équipé de deux sièges baquet.



Succès en pagaille !

Alors que la Ford Capri RS 2600 « civile » entre à peine dans les concessions, son homologue de course ne manque pas de faire remarquer son turbulent caractère en remportant par deux fois le Championnat d'Europe de Tourisme en 1971 et 1972. Ces mêmes années sa concurrente directe est la redoutable BMW 3.0 CSL contre laquelle elle se battra des années. De nombreux pilotes renommés se sont succédés à son volant : Sir Jackie Stewart, Jochen Mass, Klaus Ludwig, Gordon Spice, Jean Vinatier.....

Le terrain de jeu de la Capri est varié du Tour De France Automobile aux grandes épreuves d'endurance sur circuit. La Capri signe cinq victoires au classement général des 24h de Spa entre 1971 et 1980 et compte plusieurs participations aux 24h du Mans marquées par une victoire de classe en 1972. Son palmarès est également riche de plus de quinze titres nationaux en Allemagne, Belgique, Espagne, France et en Grande-Bretagne.

La Capri terminera sa longue et carrière en compétition par une ultime et bestiale version Groupe 5 construite par Zakspeed. Klaus Ludwig remportera à son volant le titre de champion DRM 1981.



En parallèle, la Ford Capri de série est un véritable triomphe commercial. Les cadences de production n'ont cessé d'augmenter afin de répondre à une demande inédite pour un coupé. En septembre 1972, la Ford Capri reçoit un petit coup de bistouri. À l'instar du reste de la gamme, la RS 2600 reçoit des feux arrière considérablement élargis, au-

dessous desquels prend place un bouclier d'une seule pièce. Celui-ci a d'ailleurs troqué ses chromes pour du noir mat, tout comme les petits pare-chocs avant qui intègrent désormais les clignotants. Un écusson « 2600 V6 » prend place au bas des ailes avant tandis qu'un nouveau tableau de bord surmonté d'un nouveau volant prend place à l'intérieur. Quelques aménagements mécaniques interviennent également afin de calmer les nerfs du moteur et d'en réduire la consommation de carburant. En août 1973, c'est une RS 2600 qui a l'honneur d'être la millionième Ford Capri produite.

Le choc pétrolier d'octobre 1973 et une uniformisation des limites de vitesse, sonnent la fin de l'extravagante Ford Capri RS 2600 au terme de 3 532 exemplaires fabriqués.

Construite par Ric WOOD sur la base d'une coque de Ford Capri, évocation de la Capri Ripolin de Gerard LAROUSSE et Johnny RIVES au Tour de France notre 2600RS Gr2 a été réalisée pour courir le nouveau championnat HTC de Peter Auto. Fin pilote son propriétaire laissera carte blanche au célèbre atelier Equipe Europe, pour lui préparer l'arme ultime lui permettant de remporter le championnat. Un pari relevé puisqu'il remportera le titre en HTC et de nombreuses première place et podiums. A la suite de ces saisons fructueuses, la voiture sera remise en attente d'une nouvelle saison. Équipée d'un moteur développant 350ch, dotée de son PTH FIA valide, la voiture est vendue avec un important lot de pièces dont un pont et une boîte.



A European version of the mythical Ford Mustang, this is what could best define the birth of the Ford Capri in 1969.

Introduced in 1964, the Ford Mustang offers a sporty coupe at an unbeatable price! It was an immediate success and Ford flooded the American market in a few months.

The aura of the Ford Mustang and its numerous race victories were emulated in Europe, but the taxes made it very expensive on this market.

Ford's European subsidiaries then started to design a "Mustang" adapted to the customs and tastes of the old continent. The British and German factories each launched their own interpretation of the line, but in the end, it was Philip T. Clark, the father of the Ford Mustang, who designed and signed the final dress of the Capri!

A competitive purchase price remains the major argument for this coupe intended for a wide range of customers. Thus, existing, and proven mechanical bases are used.



The new Ford Capri was unveiled to the public at the Brussels Motor Show in January 1969. It offers a wide range of options for the time. The line of the new Ford coupe is unanimously appreciated and the success is immediate. The habitability, equipment and comfort offered by the Capri are very avant-garde in this segment. Its spaciousness, rarely seen on a coupe, gives it a great deal of versatility. Thus, the Ford Capri can appeal to a wide audience by focusing more on its image than on its true sporting temperament.

Ford's sporty and competitive temperament quickly comes to the rescue of the still too shy Capri. Thus, a 2,300 cc V6 appeared in the German-made range, while the models built in the United Kingdom could be equipped with a 3,000 cc Essex V6 developing 138 horsepower.

As with its predecessor, the Mustang, Ford saw competition as an ideal playground to demonstrate the Capri's exceptional qualities. The director of the competition of Ford Cologne, Jochen Neerpasch, launches the conception of a variant intended to run in group 2. The result of this work appeared in March 1970 in the form of the Capri RS 2600. The displacement is 2637 cm³ and develops 150 horsepower. It was also equipped with a lighter bodywork, reducing its weight to 900 kg.

The RS 2600 is first manufactured in small series, intended for a clientele of pilots in order to be homologated in rally. However, it was a precursor to a more widely distributed model that appeared in September 1971. The lighter parts of the bodywork were replaced by sheet metal elements, while the Plexiglas windows were replaced by glass models. The weight reached 1080kg, but the performances remained honorable with more than 200 km/h in top speed, in particular thanks to a mechanical injection system of Kugelfischer type. In terms of acceleration, the Capri RS 2600 is better than a Porsche 911S, even though it costs less than half the price. Externally, the Capri RS 2600 is distinguished by its four circular headlights, two-piece front and rear bumpers and Richard Grant wheels with sticks. The interior is plush, all black and equipped with two bucket seats.

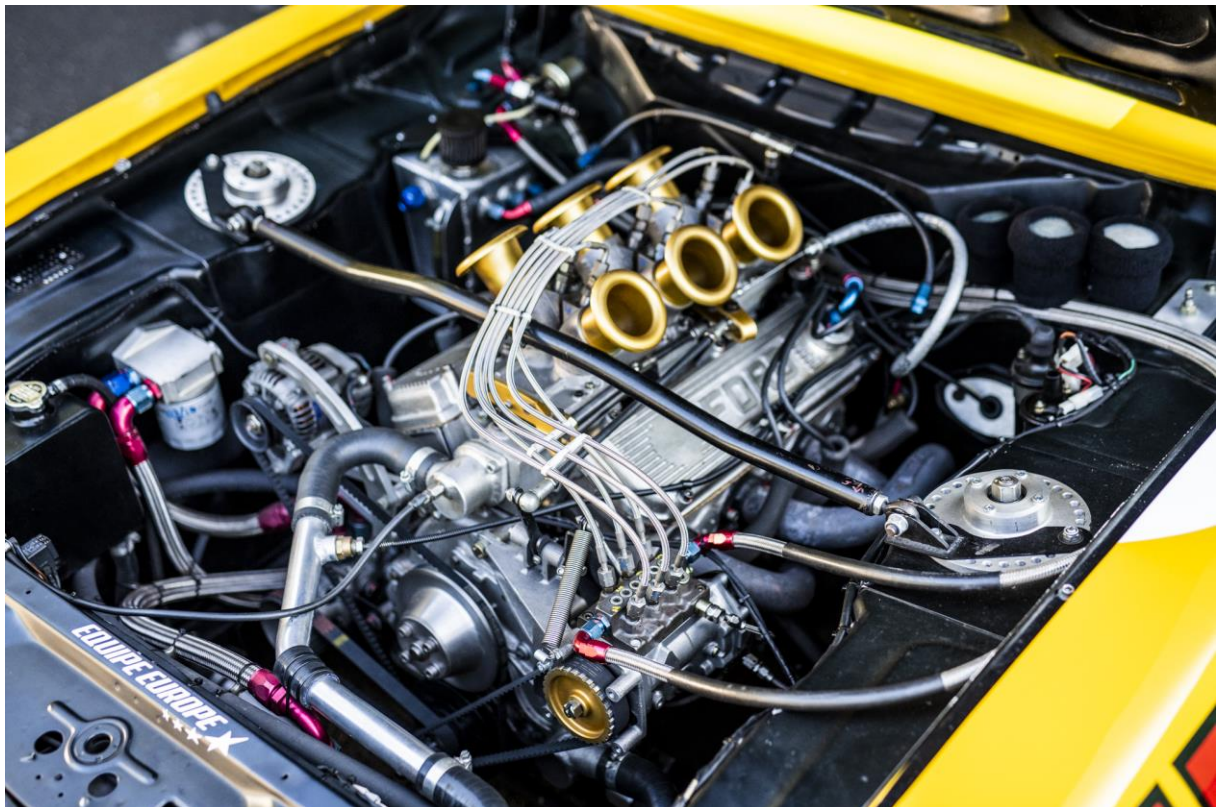


Success in spades!

While the "civilian" Ford Capri RS 2600 was just entering the dealerships, its racing counterpart did not fail to make its turbulent character noticed by winning twice the European Touring Championship in 1971 and 1972. In the same years, its direct competitor was the formidable BMW 3.0 CSL against which it fought for years. Numerous famous drivers followed one another at its wheel: Sir Jackie Stewart, Jochen Mass, Klaus Ludwig, Gordon Spice, Jean Vinatier.....

The Capri's playground is varied, from the Tour De France Automobile to the great circuit endurance events . Between 1971 and 1980, the Capri won five times in the overall classification of the 24 hours of Spa and participated in the 24 hours of Le Mans several times, including a class victory in 1972. It also won more than fifteen national titles in Germany, Belgium, Spain, France and Great Britain.

The Capri will end its long and competitive career with a final and beastly Group 5 version built by Zakspeed. Klaus Ludwig won the 1981 DRM championship with it.



At the same time, the production Ford Capri is a commercial triumph. The production rates were constantly increased to meet the unprecedented demand for a coupe. In September 1972, the Ford Capri was given a facelift. Like the rest of the range, the RS 2600 received considerably enlarged taillights, under which a one-piece bumper was placed. The bumper is now matte black instead of chrome, as are the small front bumpers that now incorporate turn signals. A "2600 V6" badge takes its place at the bottom of the front fenders, while a new dashboard topped by a new steering wheel takes its place inside. Some mechanical changes were also

made to calm the engine's nerves and reduce fuel consumption. In August 1973, an RS 2600 had the honor of being the millionth Ford Capri produced.

The oil crisis of October 1973 and a standardization of the speed limits, sound the end of the extravagant Ford Capri RS 2600 at the end of 3 532 manufactured specimens.

Built by Ric WOOD on the basis of a Ford Capri road car body, as an evocation of Gerard LAROUSSE and Johnny RIVES Tour de France Capri Ripolin our 2600RS Gr2 was made to race in the new HTC championship of Peter Auto. As a competitive driver, its owner gave carte blanche to the famous Equipe Europe workshop to prepare the ultimate weapon to win the championship. A challenge taken up since he will win the title in HTC and many podium and first place. After these successful seasons, the car will be stored to wait for a new season. Equipped with an engine developing 350hp, with its valid PTH FIA, the car is sold with an important batch of parts including a rear axle and a gearbox.

