

Le cœur de la bête qui, dans cette version V6 de 150 ch, a plutôt de l'estomac. Il fallait bien ça pour allier souplesse et vigueur et tutoyer les 200 km/h en 1973.



Caractéristiques techniques

FORD CAPRI 2600 RS
SÉRIE 1-1/2, 1973

• **Moteur** 6 cylindres en V tout fonte en position longit. AV, 2 634 cm³ (90x69 mm), 150 ch DIN à 5 600 tr/mn, 22 mkg à 4 000 tr/mn, rap. vol. 10,5 : 1, soupapes en tête, arbre à cames central, vilebrequin à 4 paliers, injection mécanique indirecte Kügelfischer.

• **Transmission** aux roues AR, embrayage monodisque à sec, boîte 4 rapports (5 sur modèle essayé).

• **Direction** à crémaillère.

• **Freins** assistés, disques ventilés AV, tambours AR (disques AR sur modèle essayé).

• **Suspension** AV à roues indép. type McPherson, amort. hydr. ; AR à essieu rigide, ressorts semi-elliptiques, amort. hydr., barre stab.

• **Structure/Carrosserie** coque autoporteuse acier, coupé 2 portes, 4 places.

• **Dimensions** longueur 4,24 m, largeur 1,672 m, hauteur 1,283 m, empattement 2,56 m, voies AV/AR 1,392/1,322 m.

• **Roues** jantes en alliage, pneus 185/70HR13 (jante alu FAVO et pneus Toyo Z 205/60HR13 sur modèle essayé).

• **Poids** 1 080 kg (à sec).

• **Performances** vitesse maxi plus de 200 km/h, 0 à 100 km/h 8 sec.

**LE MUSCLE CAR
EUROPÉEN FAIT
UN BAROUF DE TOUS
LES DIABLES : INUTILE
DE VOULOIR PASSER
INAPERÇU AVEC PAREIL
ENGIN ! DÉJÀ, RIEN QUE
SA COULEUR...**

Points forts

- Look spectaculaire
- Moteur puissant et souple
- Bonnes performances
- Très bonne boîte de vitesses
- Rareté

Points faibles

- Tenue de route hasardeuse
- Freinage inefficace
- Corrosion
- Souvent bricolée
- Rareté des pièces spécifiques



1 & 3 Rétroviseurs et poignées de portes étincillent, le noir mat n'étant pas encore omniprésent. **2** N'a-t-elle pas un faux air de Ford Gran Torino avec ses phares ronds ? **4** Les jantes alu FAVO sont indissociables des Ford sportives de l'époque.

ACHETER UNE FORD CAPRI 2600 RS

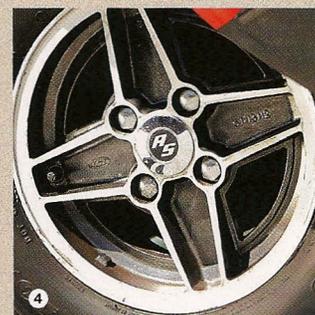
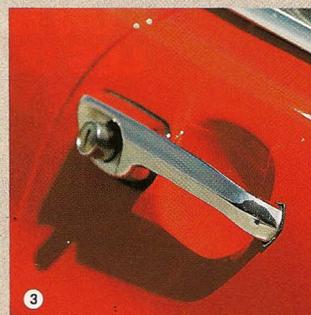
Ce qu'il faut savoir

Bien souvent, les 2600 RS ne sont plus conformes à l'origine, s'étant vues affublées généralement d'un 2,8 l. Ce point fera donc l'objet d'une attention particulière. Le réglage de l'injection, qui exige une grande précision, doit être impérativement confié à un spécialiste. Mieux vaut faire tourner le moteur régulièrement, le pire ennemi de la pompe d'injection étant l'immobilisation. Notons aussi que le V6 a tendance à chauffer, notamment l'été, dans les embouteillages. Toutefois, des solutions existent, comme l'installation d'un ventilateur

électrique et d'un radiateur d'huile. Les pièces spécifiques (injection, pont autobloquant optionnel, pistons haute compression...) sont rares. Enfin, la carrosserie est sujette à la corrosion (tours d'ailes, bas d'ailes arrière, joues d'ailes avant...).

Combien ?

La Ford Capri 2600 RS de route a été produite à 3 532 exemplaires entre 1971 et 1974. C'est un modèle rare et peu présent dans les annonces, les ventes des meilleurs exemplaires s'effectuant souvent par le biais du bouche à oreille. En très bon état, une Capri 2600 RS se négocie ainsi environ 16 000 €.



NICOLAS DEFOSSE :

« LA CAPRI, C'EST L'ÉCOLE DE LA GLISSE... À L'AMÉRICAIN ! »



Passionné d'anciennes depuis bien longtemps, Nicolas Defosse a fait son entrée dans le monde de la collection avec une VW Coccinelle de 1964, avant de faire l'acquisition d'une Triumph Spitfire. Par la suite, il a réussi à faire de sa passion un métier, en reprenant le groupe Automusée en 2005 et en créant, la même année, la société GT Spirit. Rappelant que « les modèles qui ont couru ont actuellement le vent en poupe », Nicolas Defosse souligne que la Capri 2600 RS est « un modèle mythique qui a permis de mettre le pied à l'étrier à de nombreux pilotes devenus célèbres ». « Eligible à de nombreuses épreuves historiques », elle est devenue rare aujourd'hui, « nombreuses étant celles qui ont fini mangées par la rouille ou sur le toit, du fait d'une tenue de route assez aléatoire. La Capri, c'est l'école de la glisse... à l'américain ! Ça se conduit avec les fesses ! » Et si « la direction est virile lors des manœuvres à faible vitesse », la situation s'arrange une fois que l'on a "décollé". Dès lors, « la poussée et la sonorité du V6 vous ramènent dans les années 70... On goûte à des saveurs politiquement incorrectes aujourd'hui, mais tellement rares qu'on en redemande à chaque sortie de virage ! »

> la plus réussie de la voiture, avec une lunette fortement inclinée, encadrée par d'élégants montants de custode.

A l'intérieur, le noir règne sans partage (planche de bord, moquettes, ciel de toit...). Ce n'est pas très joyeux mais la qualité est indéniable et les garnitures vieillissent bien. La position de conduite, jambes très allongées, n'appelle pas de critique non plus. Sur notre exemplaire, le tableau de bord, à l'instrumentation revue, a perdu une grande partie de son charme par rapport à la première série, à l'ambiance encore très *sixties*. Les élégantes touches piano et les superbes cadrans biseautés ont disparu, tandis que le design apparaît plus massif et anonyme.

Holiday on RS

N'ayant pu essayer dans des conditions optimales la 2600 RS de GT Spirit (la pluie...), j'ai effectué un nouvel essai avec celle de Nicolas Vujovic, une série 1 dotée d'un pont autobloquant. Contact. Le *muscle car* européen fait un barouf de tous les diables : inutile de chercher à passer inaperçu avec pareil engin. Déjà qu'avec son allure agressive et sa teinte orange... En somme, à l'arrêt, la RS, c'est le son et l'image ! Virile, cette Ford l'est sans conteste. L'embrayage est ferme, mais sans excès, contrairement à la direction qui est d'une extrême dureté : à l'arrêt, évidemment, mais aussi à vitesse réduite, au point qu'il faut des bras de déménageur pour tourner autour d'un rond-point. Cependant, en prenant un peu de vitesse, la situation s'améliore. Et puis, avouons que ce volant qu'il faut empoigner fermement fait partie du charme de l'auto, sur route dégagée tout au moins, car je n'ose imaginer (idée saugrenue, il est vrai) un galop d'essai sur le périphérique parisien aux heures de pointe !

Heureusement, nous roulons aujourd'hui sur les belles routes sinueuses du dijonnais, où les panneaux indiquent des directions aussi évocatrices que Nuits-Saint-Georges ou Gevrey-Chambertin. Boire ou conduire ? Ni l'un, ni l'autre, une 2600 RS

se pilote ! Sur les départementales bourguignonnes, la Ford me semble bien encombrante. Sans doute la longueur du capot et le fait d'être assis bas expliquent-ils cette perception. Le moteur se montre d'une belle vigueur, faisant entendre une sonorité pleine et suggestive, à défaut d'être vraiment musicale. Si le V6 culbuté n'est pas taillé pour les hauts régimes, il s'avère, en revanche, particulièrement souple, permettant de reprendre sans à-coups à 1 000 tr/mn. Aucun intérêt, certes, mais cela limite d'autant le recours à la boîte de vitesses, pourtant excellente avec ses ver-



rouillages francs et ses débattements hyper courts. Un régal. La dureté de la suspension ne nous laisse rien ignorer des inégalités de la route, tandis que dans les virages serrés, le pont autobloquant, sans doute un peu fatigué, fait entendre un "clong" caractéristique. Les pneus crissent, la roue arrière intérieure a tendance à se lever, et on enrôle ! Si la Capri n'est pas un parangon d'efficacité, elle s'avère, en revanche, terriblement ludique. Enfin, précisons que le freinage est à la hauteur de celui de sa glorieuse inspiratrice, la Mustang. Autant dire qu'il vaut mieux anticiper... Alors, sport, la RS ? Non, tRèS sport !

TEXTE : JULIEN LOMBARD – PHOTOS : DAVID PELL

Un grand merci à Nicolas Defosse, patron de GT Spirit (www.gt-spirit.fr/uk/), ainsi qu'à Nicolas Vujovic pour leur disponibilité.

Signalons que la Capri 2600 RS de l'essai est à vendre chez GT Spirit.

Les grandes dates de la Ford Capri 2600 RS

► **1969** En janvier, présentation au salon de Bruxelles de la Ford Capri, produite en Allemagne (Cologne) et au Royaume-Uni (Halewood). Moteurs V4 1.3, 1.5, 1.7 et V6 2.0 (D) Moteurs à 4 cylindres en ligne 1.3, 1.6 et V4 2.0 (GB). Versions Standard et GT et packs d'options X, L et R. En mai, Ford Allemagne présente la 2300 GT à moteur V6. En septembre, Ford UK présente une version V6 3.0. Présentation d'un prototype de Capri sur base de 2300 GT, qui préfigure la 2600 RS.

► **1970** En mars, Ford Allemagne dévoile au salon de Genève la Capri 2600 RS. 50 exemplaires destinés à la compétition (V6, 2 637 cm³, 150 ch DIN à 5 800 tr/mn, injection mécanique, carrosserie allégée, + de 200 km/h...).

► **1971** Au printemps, livraison des premières 2600 RS de route (ouvrants en acier, vitres en verre). Sauf exception, capot d'une couleur différente de la carrosserie, le plus souvent noir mat. En octobre, pare-chocs chromés, pont plus long, nouvelles jantes FAVO (badgées RS) et nouveaux sièges arborant un logo RS.

► **1972** En septembre, présentation d'une Capri modifiée (série dite 1 1/2). Nouveau 4 cylindres en ligne à ACT, commun aux Capri anglaises et allemandes. Phares et feux arrière plus gros, barre antirouilles arrière et suspension modifiée. La 2600 RS reçoit une nouvelle déco (décalcomanies en trois couleurs assorties à la carrosserie, pare-chocs noir mat et d'un seul tenant à l'arrière). Nouveau système d'injection mais puissance inchangée.

► **1973** En août, la millionième Capri tombe des chaînes. C'est une 2600 RS. En décembre, présentation de la 3100 RS, équivalent anglais de la 2600 RS, reconnaissable à son aileron arrière, 250 exemplaires. Elle sert de base aux modèles de compétition.

► **1974** En février, la Capri Mk I est remplacée par la Mk II, aux lignes adoucies. Arrêt de la version 2600 RS.

Production totale 2600 RS : 3 532 exemplaires.