



Le demi-siècle est bouclé : il y a 50 ans, la Ford Capri a montré ce qu'est une vraie sportive populaire

- Ford Capri I (de 1969 à 1973) : « Un véhicule extraordinaire pour un marché ordinaire »
- Ford Capri II (de 1974 à 1977) : La perpétuation moderne de l'idée du coupé sportif pour le quotidien
- Ford Capri III (de 1978 à 1986) : Modèle de série sur la base de l'étude «Modular Aerodynamic»

WALLISELLEN, 21.03.2019 – 50 ans de Ford Capri : au cours de cinq décennies, cette gamme a réussi l'exploit de mûrir, sans perdre de son charme ni de sa tension, de populaire voiture de sport pour le quotidien accessible à chacun en une classique recherchée. Cela s'expliquait surtout par l'espèce de magie qui naît lorsque la simplicité et la beauté se combinent en quelque chose de tangible et de compréhensible et confèrent à un objet âme et caractère.

Tel est le bois dans lequel la Capri est sculptée. Avec ses formes enivrantes, elle a suscité des désirs et des rêves que l'on pouvait encore exaucer lorsque l'on se réveillait. Des rêves pragmatiques, tout simplement. Voici les étapes les plus importantes de la « vie » d'une coqueluche du grand public.

Ford Capri I (1969 - 1973)

« Un véhicule extraordinaire pour un marché ordinaire »...

... Tel était l'intitulé d'un communiqué de presse mettant les médias dans l'ambiance pour la première génération de la Capri : *La forme, la taille et les performances de cette voiture fusionnent en une notion inédite de sportivité. En effet, la Capri n'est pas un compromis entre voiture de sport et familiale, tout comme elle n'est pas non plus une berline revisitée. Pour faire simple, il s'agit d'un coupé fastback de taille moyenne à la forme extrêmement séduisante et sportive. Et pourtant, mesurée à l'aune des standards des voitures de sport, elle est des plus spacieuses – elle offre de la place pour quatre personnes et leurs bagages – et a cependant beaucoup des propriétés qui distinguent une véritable voiture de sport. Hormis le prix.*

Qui l'a « inventée » ? Le styliste américain Philip T. Clark, celui qui a aussi créé la Mustang

Les lignes étirées de ce patrimoine culturel automobile, ses surfaces et ses contours d'une grande clarté n'étaient absolument pas le fruit de la créativité allemande. C'est bien au contraire le designer américain Philip T. Clark, celui même qui a aussi créé la voiture culte qu'est la Mustang, qui peut revendiquer sa paternité. Clark a aussi été l'inspirateur à vrai dire d'une espèce de Mustang allemande – la Capri, tout simplement.

Après des études de marché détaillées, les planificateurs de ce modèle tablaient sur une proportion très supérieure à la moyenne de jeunes acheteurs âgés de 18 à 29 ans. Les spécialistes du marketing n'ont naturellement pas omis non plus de faire craquer les tempes grises pour ce coupé sportif. Et comme les anciens sont tout de même plus guidés par la raison que par les poussées d'adrénaline, la compétence familiale et le caractère pratique de la Capri ont aussi été mis en exergue.

Soleil couchant au lieu de colts fumants – comment la Capri a reçu son nom et est arrivée en Suisse

La nouvelle auto a fêté sa première internationale devant le grand public au Salon de l'automobile de Bruxelles en janvier 1969. En février 1969, enfin, au prix de 8585 francs, la Capri est descendue dans l'arène, là où l'on remporte des succès et essuie des défaites : les salons d'exposition des concessionnaires, le marché suisse. Au fait, à l'origine, la Capri aurait

dû s'appeler Colt. Or il s'est avéré qu'un constructeur d'Extrême-Orient détenait déjà ce nom dans son portefeuille de modèles.

La première année, Ford Suisse a vendu 4164 coupés de production anglaise pour l'AELE. En raison de la forte demande, le temps a manqué pour corriger les vices de qualité. C'est pourquoi, à partir de 1970, les coupés vinrent de Sarrelouis. La meilleure année, en 1971, Ford Suisse en a immatriculé 4457 exemplaires !

De nombreuses variantes dès la commercialisation

Capri 1300, Capri 1500, Capri 1700 GT, Capri 2000, Capri 2300 GT : lors de sa commercialisation, on avait le choix entre plusieurs variantes de modèles – jusqu'à 1,7 l de cylindrée pour le V4, plus pour le V6 . Les connaisseurs identifient tout simplement les six-cylindres à leur «bosse de dromadaire», un bossage sur le capot trahissant la présence du gros moteur. La plage de puissance respective allait du chiffre plutôt modeste de 50 à 108 chevaux – une valeur respectable à cette époque. Selon l'exécution, la Ford Capri affichait alors un tempérament paisible avec 22,7 s (1300) ou sportif avec 10,8 secondes (2300 GT) pour le 0 à 100 km/h, la vitesse maximale culminant entre 133 et 178 km/h – des valeurs qu'un demi-siècle plus tard la moindre Ford Fiesta bien en jambes atteint sans peine.

À l'automne 1969, une « version à hautes performances » de la 2300 GT est devenue le nouveau chef de famille : avec un arbre à cames plus pointu, une double sortie d'échappement et des modifications de l'allumage et des carburateurs, elle revendiquait la puissance flatteuse de 125 ch – une petite bombe qui, pour la discipline de prestige du 0 à 100 km/h, annonçait un temps de 9,8 secondes digne d'une voiture de sport pour une vitesse maxi flirtant avec les 190 km/h.

Ambitions sportives et boîte automatique – aucune contradiction

À cette époque-là déjà, ambitions sportives et boîte automatique ne constituaient pas une contradiction pour Ford. Comme alternative à la boîte manuelle à quatre rapports de série, le constructeur proposait pour toutes les versions de ses modèles, à l'exception de la 1300, une boîte automatique à trois rapports.

Les ingénieurs de développement avaient repris pratiquement sans changement de la brave cousine de la Capri, la Ford Taunus, les trains roulants avec jambes élastiques McPherson à l'avant et essieu arrière rigide avec ressorts à lames longitudinaux semi-elliptiques.

De plus, à cette époque-là déjà, la Ford Capri revendiquait un statut d'Européenne moderne. En effet, elle ne sortait pas seulement des chaînes de l'usine mère de Ford à Cologne-Niehl, où l'entreprise avait investi 86 millions de DM dans de nouveaux équipements de production, mais aussi de l'usine anglaise de Halewood, où elle recevait des moteurs issus du programme britannique de Ford.

1973, l'année de tous les records dans toute l'histoire de la Capri

En un très bref laps de temps, la voiture aux racines coloniales a fait chavirer le cœur de son groupe cible, puisque, dès le Salon international de l'automobile de Francfort/M (IAA), en 1969, Ford pouvait annoncer fièrement:*entre-temps, environ 75 000 Capri ont été fabriquées à Cologne. Et, bien que la cadence de production de ce modèle ait été régulièrement augmentée depuis le mois de janvier, nous ne sommes pas parvenus à satisfaire le rythme de cette demande inhabituelle.*

Et ce n'était pas fini. La première génération de la Ford Capri, construite pendant cinq ans, n'a pas seulement été synonyme d'agrément de conduite, elle a aussi réalisé un score commercial impressionnant : 784 000 exemplaires ont été construits en Allemagne de 1969 à 1973 y compris.

1973, dernière année du cycle de modèle de la Génération I, aura été l'année de tous les records dans l'histoire de la Ford Capri: en août 1973, le millionième exemplaire est sorti des chaînes de montage.

Mais, avant cette date, diverses modifications et mesures de restylage avaient encore revalorisé la série. Une brise de fraîcheur avait aussi encore soufflé sur le programme de motorisations. Les moteurs V4 ont été remplacés par des quatre-cylindres en ligne de 1,3 et 1,6 l développant respectivement 55 et 72 ch ainsi que 88 ch issus du programme de la Ford Taunus, tandis que le gros V6 de 3,0 l et 140 ch qui avait déjà fait ses preuves avec la Granada et la Consul GT se retrouva désormais aussi sous le capot des Capri allemandes.

LA Capri par excellence : la 2600 RS présentée en 1970

Aux yeux de nombreux enthousiastes, fans et amoureux de la course automobile, LA Ford Capri par excellence était et est aujourd'hui encore la 2600 RS présentée fin 1970 – le modèle le plus sportif de la marque à cette date, toutes catégories confondues Pour 20500 Fr., les amateurs de conduite sportive bénéficiaient d'une voiture à six cylindres, injection Kugelfischer, châssis Sport surbaissé et 150 chevaux piaffant d'impatience sous le capot moteur noir mat dont le faciès marquant à phares jumeaux en configuration Compétition allait vite tutoyer d'égal à égal les légions de Porsche comblées de succès.

La série d'homologation de 1000 exemplaires – sérieusement allégée dans tous les registres avec jantes en magnésium, vitres en plexiglas et portières en matière plastique – posa en effet la première pierre d'une carrière exceptionnelle en compétition (voir: La Ford Capri et la course automobile).

Ford Capri II (1974 - 1977)

Plus élégante, plus sûr, plus confortable, plus pratique – la perpétuation moderne de l'idée du coupé sportif pour le quotidien

Avec la Capri II tout récemment présentée, les ingénieurs de Ford ont administré la preuve que même un best-seller pouvait encore être amélioré, a annoncé Ford au moment de la commercialisation de la deuxième génération en 1974. La gamme est la perpétuation moderne de l'idée de la Capri, un exemple de raison dans cette catégorie sportive-fonctionnelle ... plus élégante, plus sûre, plus confortable et, cerise sur le gâteau, plus pratique que sa devancière plébiscitée dont plus d'un million d'exemplaires ont été construits en cinq ans et vendus dans le monde entier. Elle associe en elle une technique qui a fait ses preuves des millions de fois à un design moderne et fonctionnel.

Les séquelles du choc pétrolier ont presque fait paraître les véhicules de son calibre comme une aberration

Diane, la déesse de la chasse, n'avait pas vraiment choisi le meilleur moment pour tirer une flèche dans le cœur de ses clients possibles sous la forme de la Ford Capri II (nom de projet : „Diana“) en février 1974. Un an plus tôt, en 1973, le fameux choc pétrolier avec interdictions de circuler le dimanche et limitations de vitesse avait engendré un climat politique tel que les véhicules sportifs étaient presque considérés comme une aberration.

Si la deuxième génération de ce modèle à succès a malgré tout fait chavirer les cœurs, cela était sans doute aussi dû au fait qu'elle abattait ses arguments de raison avec encore plus de décontraction que sa devancière.

Avec de vastes phares rectangulaires affleurants à la carrosserie, y compris les clignotants intégrés, ainsi que des surfaces lisses et un pare-chocs tiré au cordeau, la Ford Capri II émettait une aura encore plus grande de sobriété et de clarté.

Des vitres latérales effilées se prolongeant loin vers l'arrière étiraient en outre les lignes de la carrosserie, lui donnant un aspect plus gracile, tandis que de jolis détails comme la petite nervure sur le capot moteur ou une calandre de couleur noire revalorisaient plus encore la gamme avec des touches de sportivité.

Toujours aussi cool : long capot moteur, croupe courte et craquante

Le caractère cool de la première génération de Ford Capri, son langage formel et ses proportions sont restés préservés par les mesures d'évolution : long capot moteur, basses lignes de toit et de ceinture, croupe courte et craquante – ce furent aussi des caractéristiques de la Ford Capri II. Le designer en chef de Ford, Uwe Bahnsen, avait accompli un véritable exploit en perfectionnant l'œuvre de son prédécesseur avec savoir-faire et doigté.

Pour l'aménagement de l'intérieur aussi, dont Ford Angleterre avait assumé la responsabilité, designers et ergonomistes avaient travaillé main dans la main et lissé visuellement, au diapason des formes extérieures, le cockpit et le tableau de bord. Pour plus de confort et de maintien latéral, elle fut en outre dotée de « sièges baquet » aux contours sportifs – puisque tel était le nom que l'on donnait réellement aux sièges aux bourrelets pourtant bien discrets.

Sur le plan technique, la Ford Capri II était également montée en gamme. Les conducteurs qui *ne souhaitaient pas jongler eux-mêmes avec une boîte de vitesses complètement synchronisée* pouvaient opter pour une nouvelle boîte automatique taillée sur mesure *pour les voitures au format européen*.

Les trains roulants avaient, en prime, tiré le meilleur profit des expériences faites avec la première génération de modèles: Un train arrière à la voie plus large ainsi que des tarages revus et corrigés pour les ressorts et les amortisseurs amélioraient non seulement la tenue de route, mais aussi l'agrément de conduite. Jusqu'à la version de 2,3 l incluse, la Ford Capri devait toutefois se contenter d'une monte pneumatique plutôt étriquée de 165 SR 13, la 3 litres étant tout de même chaussée de « pneus larges » de 185/70.

Le programme de motorisations de la deuxième génération de la Capri était pratiquement identique à celui de la première. Le rôle de 1,3 l d'entrée de gamme a tout d'abord été assumé par le moteur OHV de 55 ch bien connu de la Ford Escort, qui fut cependant vite remplacé par une version, fonctionnant à l'ordinaire, de 54 ch.

Les niveaux suivants dans la hiérarchie de la puissance étaient les motorisations bien connues et polyvalentes de 1,6 l développant 68, 72 et 88 ch, tandis que la 2600 GT disparaissait du programme. Les amateurs de grosse cavalerie avaient désormais le choix entre deux modèles à six cylindres : une version de 2,3 l et 108 ch ou le moteur « Essex » de 3 l et 138 ch.

L'aptitude au quotidien : tout en haut du cahier des charges

Pour la deuxième génération de la Capri aussi, les ingénieurs de Ford se virent prescrire au cahier des charges l'aptitude au quotidien. Logiquement, une suspension plus souple améliorerait le confort de conduite, tandis que de plus grandes surfaces vitrées garantissaient une meilleure visibilité générale et qu'un hayon de plus grandes dimensions remplaçait l'ancien petit couvercle de malle. Les ingénieurs de Ford avaient profité de l'occasion pour dissimuler si astucieusement les charnières de ce dernier que la ligne fluide de la carrosserie ne subissait aucun préjudice.

Celui qui, compte tenu de ce cocktail irrésistible de raison et de séduction, triturait toujours avec hésitation son porte-monnaie ne pouvait sans doute plus que passer à l'acte d'achat en voyant que la Ford Capri lui offrait en prime une dotation de sécurité exhaustive : pneus à carcasse métallique, barres antiroulis, freins à disques, freinage assisté, lunette arrière dégivrante, lave-vitres électriques, et tout cela départ usine.

En mai 1976, le constructeur a complètement revu et corrigé la gamme de modèles pour la Ford Capri II. Hormis les modifications apportées à la structure d'équipement et aux détails de l'aménagement intérieur, un moteur V6 de 2,0 l développant 90 ch remplaça son homologue de 1600 cm³ et 88 ch, une décision qui fit l'unanimité. Sa combinaison convaincante de douceur de fonctionnement, tempérament, consommation modérée et fiabilité était non seulement en parfaite harmonie avec le caractère de cette sportive populaire, mais aussi en phase avec les expériences faites par ses acheteurs.

La Capri S : une sportive performante «sans fioritures»

Pour remplacer l'ancienne variante GT, Ford lance, en mai 1976, la Capri S, selon le constructeur une *sportive performante avec le caractère raisonnable d'une Ford et sans les moindres fioritures*, qui, avec son V6 de trois litres, est *capable*

de faire la nique à des coupés à six-cylindres deux fois plus onéreux: Accélération de 0 à 100 km/h en 8,9 secondes, vitesse maxi 198 km/h. À propos de quoi les valeurs elles-mêmes sont moins impressionnantes que l'aisance avec laquelle ce moteur de grosse cylindrée aux réserves inépuisables monte en puissance... De nouveaux éléments de style comme l'aileron avant marquant et un rétroviseur extérieur côté passager parachèvaient l'allure de la Ford Capri S – qui était commercialisée non seulement avec la motorisation de haut de gamme de 3 l, mais aussi avec les moteurs V6 de 2 l développant 90 et 108 ch.

Une auto avec un tel charisme était prédestinée pour des éditions spéciales et le tuning – ce dont l'on fit, d'ailleurs, richement usage. Ainsi, par exemple, Ford commercialisa-t-il en 1975 une série spéciale «John Player Special», vite surnommée «JPS» par les initiés de la Ford Capri, qui reprenait la livrée noire et or des Lotus monoplaces de Formule 1 de cette époque. Le fait que chaque acheteur se voyait remettre un certificat numéroté contribua également à faire que ce modèle soit devenu un collector que l'on s'arrachait.

Aux États-Unis aussi, la Ford Capri s'est imposée souverainement

Sur le marché américain, la Ford Capri s'est également sentie chez elle dès sa première génération. Sur les terres de sa cousine américaine la Ford Mustang, où la vitesse est certes limitée, mais les possibilités en revanche, illimitées, la Capri s'est imposée souverainement et, un certain temps, a été promue deuxième meilleur modèle d'importation derrière la VW Coccinelle. Grâce à quoi la deuxième génération de la Ford Capri a pu administrer la preuve, noir sur blanc, qu'elle avait perpétué le succès de la première génération. Mais cela, aussi, ne devait être qu'une étape intermédiaire dans la saga que la Capri «n'avait pas encore achevée».

Quelle que soit la gloire, pour les héros de la locomotion motorisée aussi, vient un jour le moment de céder la place à un successeur. Pour la Ford Capri II, ce fut en 1976. La production dans les usines anglaises de Halewood et Dagenham fut suspendue; dès lors, la sportive populaire ne fut plus construite que dans les usines allemandes de Cologne et de Sarrelouis/Sarre.

Capri II '78, surnommée plus tard Capri III (1978 - 1986)

La troisième génération s'inspirait de l'étude «Modular Aerodynamic»

La troisième et dernière génération de la Ford Capri a été présentée au grand public en mars 1978 et affichait fièrement une partie avant complètement redessinée avec phares doubles à halogène et un capot proéminent à aileron intégré. Ce n'était pas de la frime, il s'agissait réellement d'une mesure destinée à améliorer l'efficacité aérodynamique.

Comme la calandre à lamelles mobiles occultant le radiateur, cette technologie était issue de l'étude « Modular Aerodynamic » à la proue « Droop-Snout» que Ford avait présentée au Salon de l'auto de Genève 1976 en tant que modèle annonciateur de la Capri III. Une autre nouveauté était le pare-chocs se terminant à hauteur de l'arche de roue. Phrase intraduisible en français: Die wurde noch immer so genannt, der elegantere Begriff „Stoßfänger“ war noch nicht gebräuchlich.

Plus de sécurité, plus d'agrément de conduite et un freinage assisté «qui fait son boulot»

Les ingénieurs s'étaient aussi penchés attentivement sur le châssis de la Ford Capri III, ainsi que Ford le déclara dans un communiqué de presse à la mi-1977:*Le châssis de la Ford Capri, testé avec succès en compétition, est conçu pour offrir une puissance moteur enthousiasmante et des vitesses élevées. Il consiste en un train avant à jambes élastiques guidé par des bras transversaux et rigidifié à titre additionnel par une barre stabilisatrice transversale. Le guidage des roues arrière est assuré par un train arrière à voie et carrossage constants qui – nouveauté – est optimisé par des amortisseurs à gaz pour toutes les versions de la Capri. En combinaison avec une barre stabilisatrice transversale, on bénéficie d'un net gain de sécurité de conduite, de tenue de route et de stabilité en virage. Toutes les Capri possèdent à l'avant des freins à disques avec assistance qui accomplissent un travail remarquable au freinage...*

Le moteur de base de 1,3 l a été sacrifié sur l'autel de la sportivité à laquelle est dédiée la Ford Capri III. La palette de moteurs élargie se composait désormais de deux quatre-cylindres en ligne de 1,6 l ainsi que de trois moteurs V6 de 2,0, 2,3 et 3,0 litres de cylindrée dont la plage de puissance allait de 68 à 138 ch. D'autres modifications du millésime 1979 se concentraient sur des perfectionnements techniques de la palette de motorisations, à propos de quoi les six-cylindres de 2 et 3 l ont été optimisés pour plus de sobriété et de puissance.

Ainsi, la version de 2 l pouvait-elle, pour une puissance inchangée de 90 ch, brûler de l'ordinaire au lieu du super, tandis que le « deux.trois » développant désormais 114 ch (auparavant : 108 ch) exploitait à fond les limites du règlement des compagnies d'assurances en vigueur à cette époque.

Plus tard au cours de l'année 1978, l'éventail des motorisations pour la Capri s'est enrichie d'un quatre-cylindres de 2 l et 101 ch qui se distinguait par une sobriété exceptionnelle et, simultanément, son tempérament qui incitait à une conduite sportive.

Le 2,8 Injection : une création de l'équipe « Special Vehicle Engineering »

Un véritable pétard à mèche courte est venu rejoindre, en 1981, la bande des excitées : la Ford Capri 2,8 Injection. Il s'agissait en l'occurrence d'une création de l'équipe « Special Vehicle Engineering ». L'« Injection » se substituait à la version trois-litres et les spécialistes du marketing la positionnèrent en héritière de la légendaire 2600 RS.

Le couple, généreux, était développé par un inédit V6 de 2,8 l à injection qui transformait la puissance flatteuse de 160 ch en un concentré de dynamique et de sensations de conduite. En plus d'une vitesse maxi de 210 km/h, l'« Injection » exécutait la formalité du 0 à 100 km/h en tout juste huit secondes. À son volant, on pouvait se faire voir sans honte parmi les pilotes de voitures de sport, d'autant plus que la puissance disponible pouvait être mise en scène avec la sportivité appropriée grâce à un châssis S modifié avec des barres anti-roulis transversales renforcées, une monte pneumatique de 205/60 VR 13 sur jantes en alliage léger de 7 pouces ainsi qu'une soupape de régulation de la pression de freinage à hauteur du train arrière.

De même, des détails du design et de l'aménagement tels qu'un jeu d'ailerons extravertis, des bandes de décorations attirant immédiatement le regard et un habitacle à la décoration au diapason ne laissaient pas poindre le moindre doute quant au profil de locomotion de prédilection de cette Ford Capri.

La Ford Capri Turbo : jusqu'à 215 km/h en vitesse maxi

« Allez, encore une » se sont sans doute dit les spécialistes du marketing quand, toujours en 1981 (en juillet), ils ont porté sur les fonts baptismaux la Ford Capri Turbo dans une édition limitée à 200 exemplaires. Le cœur qui battait sous le capot était le moteur de 2,8 l de l'« Injection » dont un turbocompresseur KKK portait la puissance à 188 ch, un différentiel de verrouillage étant disponible en option.

Extérieurement, la « Turbo » se distinguait de ses sœurs plus paisibles par une monte pneumatique musclée de 235 mm sous des élargisseurs d'aile au profil aérodynamique ainsi que par un aileron avant et un becquet arrière destinés à générer l'appui indispensable. Sur le papier, déjà, les chiffres en imposaient : la bagatelle de huit secondes suffisait pour abattre le 0 à 100 km/h alors que la vitesse de pointe de la Ford Capri Turbo ressortait à 215 km/h.

En août 1981, la 2,8 Injection a été « dé-limitée » pour intégrer le programme normal, les variantes V6 de 2 et de 3 l partant quant à eux à la retraite. En 1983, la palette des motorisations a à nouveau été modernisée. Le nouveau billet d'accès au monde de la Ford Capri fut désormais la 2,0 GT à moteur à quatre cylindres de 101 ch, la meilleure proposition était le 2,3 S de 114 ch, au-dessus desquels trônait la « super-Capri » 2,8 Injection. Trois ans plus tard, en 1984, les modèles Super GT et Super Injection allaient alors sonner le glas de l'ère des Ford Capri.

Au total, environ 1,9 million d'exemplaires de Ford Capri auront été fabriqués – un chapitre au succès exemplaire de l'histoire de l'automobile européenne. La Ford Capri ne devait jamais avoir de véritable héritière.

###