

# FORD CAPRI RS2600

**Una meravigliosa  
follia al volante**

---





## Ford Capri

**Un nome che evoca leggenda e tradizione, bellezza e passione sportiva. Fu una vettura che si librò sulle ali della storia, guadagnandosi, fin dalla sua prima serie, uno stuolo di ammiratori che ebbe pochi eguali. Fu prodotta dal 1969 al 1986, in oltre 1 milione e 800mila esemplari. Grintosa e nata per correre, dettò legge nel mondo agonistico, elevando il marchio dell'ovale nell'olimpo dei maggiori autodromi internazionali.**

### Prima serie: 1969-1974, l'edizione dei record

► Riprendendo la denominazione da un fortunato e lussuoso modello Lincoln dei primi anni Cinquanta e dalla versione coupé della *Consul Classic*, la Ford Capri fece il suo debutto al Salone dell'auto di Bruxelles nel 1969, dopo quasi dieci anni di studi e prototipi concepiti da parte delle due filiali europee Ford, quella tedesca e quella britannica. Un progetto ambizioso, che si concretizzò nelle fabbriche del Nord; Germania, Belgio e Inghilterra. Non si trattò soltanto di separare l'industrializzazione, ma di realizzare prodotti diversificati per carpire le brame dei clienti nelle differenti economie di mercato mondiali. I britannici fabbricavano motori che oscillavano tra i 1'300 e i 1'600 cm<sup>3</sup>, i tedeschi dai 1'300 ai 1'700. Alle versioni di serie fu pure affiancato un modello più «pepato», con un propulsore a V da 2'000 cm<sup>3</sup>. Già nel corso del primo anno di produzione, oltremania fu poi introdotto anche un motore da 3'000 cm<sup>3</sup> (138 cv) e, in Germania, uno da 2'300 cm<sup>3</sup> (125 cv, alimentato da un doppio carburatore). ► La Capri era una vettura dalle potenzialità troppo esplosive perché rimanesse ad esclusivo appannaggio degli appassionati residenti nel Vecchio Continente. Il 1970 segnò il debutto in Nord America e in mercati emergenti quali Sudafrica e Australia. Gli ingegneri Ford non smisero di procedere nell'opera di ricerca e sviluppo, potenziando anche il modello top della gamma attraverso la sostituzione dei carburatori con l'iniezione.

Nacque così la Ford Capri RS2600, da cui fu tratto un adattamento destinato alle competizioni automobilistiche «Turismo».

► Dopo ulteriori modifiche nella rosa dei motori, ripresentata nuovamente a carburatori anche per le maggiori cilindrata, la MK1 festeggiò l'uscita dalla catena di montaggio del milionesimo esemplare nell'agosto del 1973. Un successo incredibile.

**Seconda serie: 1974-1977** ► Dotata di una carrozzeria totalmente ridisegnata, la *Capri II* debuttò nel 1974. Più «pratica» (grazie al portellone posteriore), aveva linee assai semplificate e meno aggressive rispetto alla progenitrice. Anche gli interni furono rivisitati, mentre la meccanica rimase fedele all'ultima evoluzione della prima serie (a parte l'adozione di freni a disco maggiorati). ► I motori, ripresi dalla gamma Taunus e Granada, erano da 4 o 6 cilindri (tutti con distribuzione monoalbero) e cilindrata comprese tra 1,3 e 3 litri. L'ampia varietà di allestimenti disponibili (*L*, *GL*, *S* e *Ghia*) e l'estesa offerta di motorizzazioni, costituirono uno dei punti di forza della *Capri II*. ► La crisi petrolifera seguita alla guerra del Kippur (autunno 1973), che aveva cambiato radicalmente il modo di pensare della società europea (le coupé, da autovetture «alla moda», erano divenute simbolo di spreco e ostentazione fuori luogo), e la minor piacevolezza della linea non consentirono di ottenere il successo della MK1.

**Terza serie: 1977-1986** ► La MK3, derivata dal cosiddetto «Project Carla», fu la risultante di una MK2 cui era stato assegnato un frontale simile alla Escort RS. Ford svelò il concept in occasione del Salone di Ginevra del 1976. Presentava un'aerodinamica migliorata, prestazioni incrementate (assieme a una riduzione dei consumi) e diversi cambiamenti estetici. Al lancio, le combinazioni motore-trasmissione della Capri II furono eliminate e il 3.0i S venne considerato il propulsore più desiderabile, abbinato a un cambio automatico nelle versioni Ghia. ► Le vendite iniziarono però a calare, tanto che i vertici della casa dell'ovale scelsero di concentrarsi sul mercato britannico, dove la vettura era divenuta un vero e proprio oggetto di culto. Venne così introdotto, nel 1979,





l'«X Pack» per le varianti sportive. Questi interventi, anche se costosi e lenti, fecero sì che la stampa parlasse entusiasticamente della Capri e delle sue prestazioni. Nel 1981, il 3.0 V6 fu pensionato e sostituito dal 2.8 Injection V6 (160cv, 210 km/h). Portò nuova linfa alla gamma e permise al modello di rimanere in produzione per ben tre anni in più rispetto a quanto programmato dalla Ford. Un altro aggiornamento sostanziale, dopo l'introduzione del cambio a 5 marce, venne effettuato nel 1984, con la Capri Injection Special e comprendeva sedili per metà in pelle e un differenziale a slittamento limitato. Esternamente, la si poteva distinguere grazie ai cerchi sportivi a sette razze e al frontale in tinta con la carrozzeria anziché nero. ► Dal novembre 1984 la Capri si vendette solo in Gran Bretagna, con guida a destra. Il 19 dicembre 1986 la produzione terminò con la fabbricazione dell'esemplare nr. 1'886'647.

**La nostra vettura** ► Un vero purosangue datato 1972: si tratta della Capri RS 2600 MK1 (serie realizzata dal 1970 al 1974 in circa 5mila esemplari). Sulla carta è dotata di 150 cv, ma in realtà la potenza varia tra i 160 e i 170 cv per motivi riconducibili all'imposizione fiscale tedesca dell'epoca. È un'autentica sportiva, non soltanto per ciò che concerne l'estetica, ma soprattutto per alcuni dettagli tecnico-meccanici come, ad esempio, l'iniezione meccanica Kugelfischer, assetti ribassati e rapporti del cambio ravvicinati. Le prestazioni sono invidiabili, anche se tutta

questa grinta è supportata da consumi di carburante elevatissimi.

**L'acquisto e il restauro** ► Claudio Barlocchi, l'attuale proprietario, la comprò all'inizio degli anni Novanta. Come sovente accade in queste storie di passione, gli fu segnalata da un amico, un ticinese emigrato nel Canton Argovia che lavorava in una concessionaria Ford. «Un giorno mi chiamò, chiedendomi se fossi interessato ad una Capri RS in buono stato. Un suo conoscente era intenzionato a venderla. Non posso dire che si trattasse dell'auto dei miei sogni; avrei preferito una Opel Kadett GT/E, ma quando la vidi rimasi ammaliato dalla sua livrea. Quel verde pistacchio così magnificamente particolare. La portai subito a casa». La vettura non raggiungeva i 70mila chilometri, il motore era appena stato revisionato e la carrozzeria sembrava immune dal giogo del tempo, anche perché era stata riverniciata negli anni Ottanta. «Certo, c'era da impegnarsi sugli interni perché era stata "pasticciata alla tedesca" e sistemare alcuni dettagli che non erano più originali, come una mascherina dei fari anteriori, una lama del paraurti posteriore e alcune liste cromate. Pezzi praticamente introvabili, che ho impiegato anni a reperire».

**Sensazioni di guida** ► «Non c'è che dire, si tratta di una sportiva di razza, che restituisce grandi emozioni», è il commento entusiasta di Barlocchi.

di Elias Bertini  
foto: Massimo Pedrazzini



## SCHEDA TECNICA

### Marca

Ford

### Modello

Capri RS 2600

### Nr. telaio

GAEC LU 02064

### Prima entrata in circolazione

03.1972

### Colore

Verde Le Mans

### Cilindrata e potenza

2637 cm<sup>3</sup>,  
150 cv a 5'800 giri/minuto,  
228 Nm a 3'500 giri/minuto

### Cambio

manuale a 4 marce

### Freni

a disco sull'anteriore,  
a tamburo sul posteriore

### Peso a vuoto

1'020 kg

### Velocità massima

201 km/h (da 0 a 100 km/h in 7.8 s)

### Consumo

17 litri/100 km

### Alimentazione

iniezione meccanica Kugelfischer





## Sport e versioni da corsa

Ford, all'epoca della Capri RS, gestiva un importante programma sportivo. Mentre i britannici consacravano il loro impegno allo sviluppo della Escort per i rally e per le gare di velocità pura sui circuiti, Jochen Neerspach, allora a capo del dipartimento corse a Colonia, fu incaricato di condurre alcuni studi su una Capri da competizione.

► Chiamata RS 2600, doveva basarsi sulla 2600 GT, vettura d'alta gamma di Ford Germania. Molte vittorie, tra cui diversi primi posti di categoria, furono raccolte nel corso del 1969 nei rally internazionali, ma da subito fu evidente che il grosso del potenziale era declinato ai circuiti. ► Nella versione «Gruppo 2», il motore V6 della RS2600 sviluppato da Weslake, fu realizzato con una cilindrata di 2'995 cm<sup>3</sup>, munito di un'iniezione meccanica Kugelfischer e di una lubrificazione a carter secco. ► Le sospensioni, i freni e le ruote furono modificati di conseguenza e la carrozzeria alleggerita grazie all'inserimento di numerosi pannelli in fibra di vetro. Il cambio da corsa, un ZF manuale a 5 rapporti, sostituiva il Ford a 4 marce montato di serie. ► In pista, i più grandi successi furono conquistati nel 1972 quando il pilota della casa, Jochen Mass (che poi ebbe una brillante carriera in Formula 1) conquistò il titolo di campione d'Europa nella categoria «Turismo». ► L'auto nella fotografia, una RS2600 rarissima, fu una delle prime 6 vetture realizzate dalla fabbrica di Colonia e appartenute per molto tempo al campione di Francia di F3, François Mazet e, in seguito, a uno dei suoi migliori amici: Clay Regazzoni.



## La telefonata a François Mazet

Nei giorni scorsi abbiamo contattato proprio il campione francese che, amabilmente e in esclusiva per ACS Ticino, ci ha raccontato un aneddoto e qualche curiosità sulla Capri.

► «Era il 1969. Io correvo per la Ford Germania, nel "Gruppo 2", con piloti del calibro di Dieter Quester e John Fitzpatrick. Ricordo sfide epocali contro le BMW di Hans Stuck. Guidavo una Capri ufficiale alleggerita da pannelli in fibra di vetro... molto alleggerita; andava davvero forte. Un giorno decidemmo, assieme ad Alexander Onassis (ndr. figlio di Aristotele Onassis), di lanciarcisi a tutta velocità su un tratto di autostrada tra Mentone e Nizza non ancora aperto al traffico. Noi, che all'epoca eravamo definiti "i meravigliosi folli al volante", volevamo divertirci a tutto gas. Alexander Onassis, cui piacevano molto le macchine (coltivò anche il sogno di diventare pilota), possedeva una Porsche 911s: un autentico missile. Ma la mia Capri fu all'altezza e non mi lasciai battere. Una macchina fantastica, che richiedeva però grandi doti di condotta. Il regime di coppia del motore e i molti cavalli, ma anche una tenuta di strada precaria, implicavano una guida acrobatica, soprattutto sul bagnato. Bisognava essere dei veri piloti, costantemente al lavoro». ► Quest'anno la Capri che fu di Mazet e, in seguito, del nostro Clay Regazzoni è stata messa all'asta dalla Bonhams, in occasione dell'esposizione Retromobile di Parigi. L'immatricolazione d'origine della vettura era K (Köln) DM909.



▲ La scuderia Ford Motorsport del 1971.  
Da sinistra: Dieter Glenser, Alex Soler Roig,  
John Fitzpatrick, François Mazet,  
Jochen Mass e Helmut Marko.