

Ford Capri : la Côte



Le marché évolue et la côte des Capri évolue avec lui. C'est particulièrement vrai pour la Capri MK1, dont la côte est fortement montée ces derniers mois. La demande pour cette version est en effet de plus en plus grande. Nous vous présentons ici une mise à jour de la côte officielle du Club Capri Passion, établie après de longues discussions, en nous basant sur les données existantes, comme la côte des éditions LVA (Rétroviseur magazine), mais aussi sur notre expérience au bout de nombreuses années dans le "milieu", ainsi que les prix auxquels certains d'entre nous ont payé leur auto.

Evidemment, cette côte ne plaira pas à tout le monde. Chacun donnerait facilement 30% de plus à la valeur de ma Capri. Mais en se mettant à la place de l'acheteur, accepterait-on de les mettre pour l'acheter ? Pas sûr. La Capri est une voiture populaire et c'est ce qui représente une grande partie de son intérêt. Elle doit donc le rester. D'autre part, la Capri est loin d'être une auto rare et il en reste assez pour tout le monde. N'en déplaise à ceux qui croiraient pouvoir gagner de l'argent sur la Capri, il en coûtera toujours deux à trois fois plus que la valeur même de l'auto pour la restaurer. La Capri est une affaire de passion, pas de commerce.

Le tableau ci-contre représente quasiment tous les modèles de Capri rencontrés en France. Il se lit de la façon suivante :

-La côte + représente une Capri en excellent état de marche et de présentation. La carrosserie ne présente pas de corrosion, le contrôle technique doit être OK et aucun frais n'est à prévoir. Sont exclues de cette catégorie les autos exceptionnelles, comme une Capri restaurée jusqu'au dernier boulon "à l'américaine" ou une Capri d'origine de moins de 50 000 kms conservée à l'état neuf. De telles autos sont extrêmement rares.

-La côte - représente une Capri à restaurer, roulant ou non, présentant des défauts coûteux comme de la corrosion ou un intérieur abîmé, mais impérativement complète. Sont exclues de cette catégorie les véritables épaves, incomplètes, fortement corrodées ou laissées depuis des dizaines d'années dehors. Non restaurables, elles serviront plutôt de banques d'organes.

Dernier point, certaines séries limitées, comme par exemple la Capri Blackbird, pourront justifier d'une surcôte de 10%. En revanche, une Capri à boîte automatique, moins recherchée, sera victime d'une décote de 10%.

MODELES	ANNEES	Côte + €	Côte - €
CAPRI MK1			
1300 XL	1969-1972	1600	500
1500 XL	1969-1972	2000	500
1700 GT	1969-1972	3000	700
2000 GT	1969-1972	3500	800
2300 GT	1969-1972	4500	900
2300 GT SHC	1970-1971	4700	900
2600 GT	1970-1972	5000	900
RS 2600	1970-1972	9000	2000
1300 XL	1973-1974	1500	500
1600 GT	1973-1974	2800	700
2300 GT	1973-1974	4500	900
2600 GT	1973-1974	5000	900
RS2600	1973-1974	9000	2000
Cabriolet CRAYFORD-VILLARD	1973-1974	10 000	1400
CAPRI MK2			
1300 XL - GL	1974-1978	1400	500
1600 XL - GL	1974-1978	1600	600
1600 GT	1974-1976	1800	700
1600 GHIA	1974-1978	1900	700
2300 GT	1974-1976	2800	800
2300 GHIA	1974-1978	3000	800
3000 GT	1974-1976	3200	900
3000 GHIA	1974-1978	3200	900
1.6 S	1976-1978	1800	700
2.0 S	1976-1978	2000	700
2.3 S	1976-1978	2900	800
3.0 S	1976-1978	3000	900
CAPRI MK3			
1.3 GL	1978-1982	1300	500
1.6 GL	1978-1982	1400	500
1.6 S	1978-1982	1900	600
1.6 LX	1982-1983	1900	600
1.6 GHIA	1978-1982	2000	600
2.0 GL - V6	1978-1981	1900	700
2.0 S - V6	1978-1981	2000	700
2.0 S - 4 cylindres	1978-1982	2000	700
2.0 S - 4 cylindres 5 vitesses	1983-1984	2300	700
2.3 S	1978-1982	3500	800
2.3 S - 5 vitesses	1983-1984	3600	800
2.3 GHIA	1978-1982	3800	800
3.0 S	1978-1981	3700	900
3.0 GHIA	1978-1981	3900	900
2.8 injection	1981-1982	5000	1000
2.8 injection - 5 vitesses	1982-1984	5500	1100
2.8 TURBO	1981-1982	10 000	2300