



# CAPRI DRIVERS



**CLUB MAGAZINE**

3-MAANDELIJKSE PUBLICATIE

APRIL-MEI-JUNI 2020

# Inhoud

---

Voorwoord door onze Voorzitter .....	3
See Team Blitz pilot '73 Ford Capri to fastest time at Chattanooga TT .....	4
Mijn verhaal van de complete restauratie van een Ford Capri MK I van 1971 .....	6
Van Mustang tot Capri: Start van een legende.....	10
<b>Techniek</b>	
<b>MK II: Welke motortypes bestaan er? .....</b>	<b>12</b>
Algemene beschrijving .....	12
“A”-Motor.....	12
“B”-Motor .....	12
“C”-Motor .....	13
“F”-Motor.....	13
<b>Avonturen met een Ford Capri MK I 1300 V4.....</b>	<b>13</b>
<b>Peter en Anja zijn getrouwd!.....</b>	<b>15</b>
<b>Club Meeting Juni.....</b>	<b>17</b>
<b>Meeting Capri Club Zuid-Holland .....</b>	<b>18</b>
Locatie.....	18
Programma en inschrijving .....	18
<b>Club Info.....</b>	<b>19</b>
Secretariaat .....	19
Bestuur .....	19
<b>Jouw bijdrage in ons boekje? .....</b>	<b>19</b>

## Voorwoord door onze Voorzitter

2020 is op zijn zachtst gezegd een heel bewogen jaar geworden.

Een jaar waarin we gepland hadden om 50 jaar Ford Capri RS te vieren op onze internationale meeting in Diepenbeek, maar één of ander virus heeft hier helaas anders over beslist.



Om dit heuglijk jubileum toch niet helemaal onopgemerkt te laten voorbijgaan hebben we dan maar een speciale lidkaart uitgebracht dit jaar. Op de foto zie je de drie Capri's die samen over de eindstreep rijden tijdens de 24u van Francorchamps in 1973. Een beetje vergelijkbaar met de persfoto van de drie GT40's die in '66 in Le Mans samen over de lijn reden.

De zomer wordt lang en rustig, want zowat alle meetings voor dit jaar werden geannuleerd. Enkel de meeting in Zuid-Holland in september zal dit jaar kunnen doorgaan.

Om jullie dan toch iets extra te bieden dit jaar hebben we het clubmagazine nieuw leven ingeblazen en je leest nu het eerste exemplaar van het vernieuwde clubmagazine. Hopelijk beleven jullie heel veel plezier aan het lezen van dit boekje.

Het clubboekje gaat 4 keer per jaar verschijnen in januari, april, juli en oktober. De grootste uitdaging wordt uiteraard het vinden van interessante verhalen om te vertellen. Daarom zullen in het clubboekje een aantal onderwerpen zeker terugkomen: nieuws over evenementen die we bezocht hebben, interessante verhaaltjes met in de hoofdrol een Ford Capri, het verhaal van jullie avonturen met de Capri, een stukje geschiedenis, ...

In dit boekje zijn we er alvast in geslaagd om een aantal leuke verhalen te verzamelen, waaronder een artikel door Norm Morduct (voorzitter van Capri Club North America), de Capriolen van Carl met zijn groene MK I 1300 V4 en het relaas van hoe we Peter en Anja wisten te verrassen.

Heb je zelf een leuk verhaal om te vertellen? Bezorg ons dat dan zeker via [info@capridrivers.be](mailto:info@capridrivers.be). Je hoeft heus geen hoogstaand proza te schrijven. Integendeel. Hoe persoonlijker het verwoord is hoe leuker om te lezen. Enkele leuke foto's maken het natuurlijk altijd helemaal af.

We zien mekaar snel weer!

Jullie voorzitter,

Jean-Marie



## See Team Blitz pilot '73 Ford Capri to fastest time at Chattanooga TT

May 21, 2020 by Norm Murdock

**CHATTANOOGA, Tenn.** – This is the story of a big Ford victory at the inaugural Chattanooga TT during the Chattanooga Motorcar Festival in October of 2019. And what Ford vehicle do you suppose scored the Overall Fastest Time atop a talented and power-packed racing field that included an IndyCar, 2 Lola T70s, 2 GT40s, a Cobra, 2 BMW CSLs, a Lotus Super-7, various 911s and other Porsches, and even NASCAR driver Bill Elliott himself in a 1970 Boss Mustang? A 1972 Capri.



Well, it's not just any Capri – it's a former Trans Am race car driven in the 1973 season by the legendary Sam Posey and team owner Harley Cluxton, featuring a rare, Weslake Essex V-6.



I am Norm Murdock, founder of the Capri Club North America, the Ford Performance Club Connect-listed organization for the European-built Ford Capri. I live in Columbus, Ohio. I own Team Blitz, which provides Capri restoration and performance parts. As you may have guessed, I road-race in the SCCA with a T1 2013 Mustang Boss 302 as well as an F Production Capri 2.0L. Here's a bit of info about my 1972-built Ford factory racing Capri. It was purchased in 1972 from



the Ford Racing Team office in Cologne, Germany, by Horst Kwech and sent to America for preparation to enter the 1973 SCCA Trans Am racing series. It has a Ford Racing 2.9L Weslake V-6 engine with mechanical fuel injection, making approximately 300 horsepower. In period, it was raced by Sam Posey in SCCA Trans Am during 1973 against the big V-8 powered cars. It was very competitive because of its high power-to-weight ratio, even with two fewer cylinders!

Today the Team Blitz Trans Am Capri is raced in vintage racing events. It was featured as the cover story last October in a magazine from the UK called Vintage Road & Racecar. Instead of simply writing up a recap of last fall's trophy winning run, how about you just watch it for yourself? Here's a video of the Capri winning its Class as well as Fastest Time of Day over the entire field at the Chattanooga MotorCar Festival TT competition on a 1.5-mile course on the Tennessee Riverfront in downtown Chattanooga:



Video: <https://youtu.be/LacXcx5G-Ps>



Presentation of the Overall FTD Fangio Trophy to Team Blitz and driver Norm Murdock was made by the world-renown racer Brian Redman, who previously owned the Capri himself. Proceeds from the event went to a local charity.

*Gepubliceerd met toestemming van Norm Murdock*

Bron: <https://performance.ford.com/enthusiasts/newsroom/2020/05/team-blitz.html>



# Mijn verhaal van de complete restauratie van een Ford Capri MK I van 1971

tekst en foto's door Carl Baudet

Het is een 1300 V4. Sommige onder ons zullen zeggen, het is maar een 1300 V4 en geen V6, is het dan wel de moeite om deze te restaureren? Eigenlijk was ikzelf ook van oordeel dat een V6 meer loont dan een V4.

In 2017 heb ik deze 1300 nogal impulsief gekocht, ergens in de buurt van Kortrijk. Het was donker toen ik daar aankwam en met een zaklamp wat rond schijnen en op het eerste zicht lijkt hij meer dan in orde, wat later tot mijn grote spijt toch niet zo bleek te zijn. De aanschafprijs was 5000 euro, hetgeen achteraf gezien ook al wat te veel is. Maar ja, ik dacht dat hij goed in orde was.

's Anderendaags thuis in het licht de wagen een beetje beter geïnspecteerd en de teleurstelling was vrij groot. Wat bleek: ROEST EN NOG EENS ROEST op de ons allen wel bekende plaatsen.



Ik heb er dan even aan gedacht om hem af te breken en te verkopen in onderdelen. Maar dan was er alweer een Capri minder en tenslotte moet het altijd meer vermogen en meer pk zijn. We mogen toch niet meer snel rijden en een 1300 V4 wordt hoe langer hoe zeldzamer.

We zijn er dan toch maar aan beginnen te werken. Maar het werd nog erger. Op de linker achtervleugel zat misschien 5 kg plamuur. De wagen was in het verleden eens tegen een paaltje geschoven of iets dergelijks en de vorm van de wagen was er gewoon met plamuur terug ingelegd. Na wat rondhoren ben ik dan bij Ed in Nederland langsgeweest om een andere flank te gaan uitslijpen.



Na alle tegenslag kwam er eindelijk een lichtpunt in het verhaal. Voor heel veel mensen was dit heel erg, maar voor mij kwam dit goed uit. "Wat dan?" hoor ik jullie denken.

Er was een zware hagelstorm met heel veel autoschade tot gevolg. Nu moest het lukken dat er zo een specialist in de buurt veel werk had en deze heeft zich ontfermd over de deuk in de flank en na een paar uurtjes werk was het er bijna helemaal uit. Dus de flank van Ed heb ik uiteindelijk niet nodig gehad.



Dan zijn we beginnen slijpen en lassen: nieuwe deurdrempels, zowat overall platen klaarmaken voor de bodem, in de voorlichten, ... Ik heb ook nog een betere deur gevonden, want de mijne was veel te roestig.



Na ongeveer 220 uren aan lassen en slijpen, vooral om de carrosserie weer optimaal te krijgen, was de V4 eindelijk klaar om te laten spuiten.

De Capri was bij aankoop nog in de originele groene kleur en ik heb ervoor gekozen om deze kleur te behouden. Deze wagen staat gewoon mooi met de groene kleur en het beige interieur.



Grondlak, spuitplamuur erop en dan terug schuren...





De Capri terug in het mooie groen, nu nog alles monteren en dan maar rijden. De winter is is ongeveer half, dus ik heb nog wat tijd.



Volgend jaar hoop ik de motor eens goed onder handen te nemen zodat deze er ook weer tegenaan kan gaan. Ik hoop hem op loodvrij te krijgen, maar wil wel het originele uiterlijk behouden. Hij hoeft ook iet sneller te gaan. De goede kijker zal zien dat er nog een MK I 1/2 in de garage staat en deze rijdt ook super!

Eindelijk begint de montage van deze prachtige Capri. Nog een deel in de groene antiroestlak zetten. Zo hoop ik dat de roest er geen vat meer op zal krijgen.

Dan is het de beurt aan de deurpanelen en dergelijk om gemonteerd te worden, uiteraard na een grondige inspectie op en behandeling tegen roest.



Sommigen zullen al wel wat foto's hebben zien passeren op Facebook of in de WhatsApp groep van de club. Ik ben best wel trots op het eindresultaat.





Hier zijn nog enkele foto's samen met de mijn MK I 1/2.



Graag deel ik nog een vergelijkende foto met een foto van een carshow uit de periode. Het is werkelijk "The car you always promised yourself" geworden!



# Van Mustang tot Capri: Start van een legende

tekst door Jean-Marie Geeraerts, gebaseerd op een informatie uit "Das große Ford Capri Buch"

De geschiedenis van onze geliefde Ford Capri begint met het succes van de Ford Mustang in de USA. De Ford-verdelers in de USA zullen 17 april 1964 niet snel vergeten. Op die dag werden ze letterlijk overrompeld door klanten die geïnteresseerd waren in de Ford Mustang. Op een



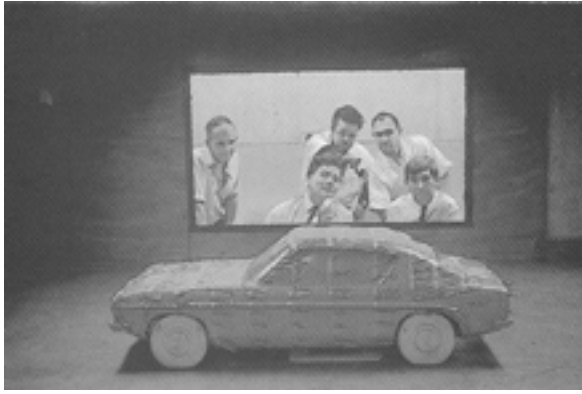
weekend tijd werden er 22.000 verkocht en tegen het einde van het jaar waren dat er al 400.000! Uiteraard was dit succes ook deels te danken aan een gigantische mediacampagne, maar De Ford Mustang was duidelijk de juiste auto op het juiste moment.

Een jaar na de voorstelling van de Mustang in de USA werd er groen licht gegeven voor Project Colt: de Europese Pony Car. Einde 1964 had men de doelstellingen voor de Colt vastgelegd:

- Een opwindend uiterlijk
- Sportief
- Een aantrekkelijke prijs
- Mechaniek gebaseerd op het 'bouwdoosprincipe'
- Plaats voor 4 tot 5 volwassenen
- Een grote variatie aan motoren en uitrustingen
- Een laag geluidsniveau in het interieur

Begin 1965 werden in de Ford Styling Studio's de potloden geslepen en werden dromen op papier uitgewerkt. In het Engelse Dagenham en in het Duitse Keulen begon de zoektocht naar het model dat het succes van de Mustang kon evenaren in Europa.





In tegenstelling tot Opel ging men niet uit van een coupé gebaseerd op een bestaand model, zoals de Rekord Coupé, maar van een compleet nieuw model. Hetgeen de stylisten veel meer vrijheid gaf bij het ontwerp.

Het prototype werd uitgebreid getest in Lommel en deze spionagefoto door fotograaf G. Lehmann genomen in einde 1968 is één van de eerste foto's die van de Capri gepubliceerd werden.

# Techniek

## MK II: Welke motortypes bestaan er?

informatie gebaseerd op info uit het Werkplaatshandboek Ford Capri MK II, versie juli 1974

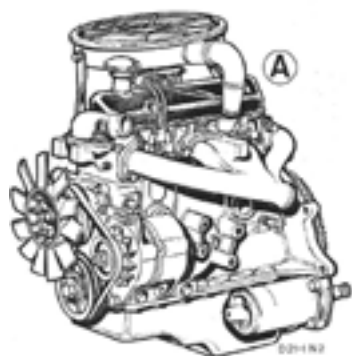
### Algemene beschrijving

In de Capri II modellen worden zowel OHV als OHC in-lijn motoren gemonteerd of een OHV-V6 motor.

- OHV – kopklepmotor
- OHC – bovenliggende nokkenas

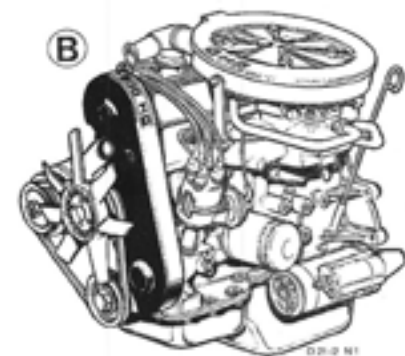
De tabel geeft aan welke motoren in Duitsland en in Engeland worden gebruikt.

Inhoud (ltr.)	Compressieverhouding	Type	Vermogen (PK)	Motor-code	Van toepassing in		Motor-type
					Duitsland	Engeland	
1,3	HC	OHV in-lijn 4	55	J2	x	x	A
1,6	HC	OHC in-lijn 4	72	LC	x	x	B
1,6	HC	OHC in-lijn 4	88	LE	x	x	B
2,0	HC	OHC in-lijn 4	98	NE		x	B
2,3	HC	OHV-V6	108	YY	x		C
3,0	HC	OHV-V6	140	HY	x		F



### “A”-Motor

De “A”-motor is een 4-cilinder, 4 takt lijnmotor. De hangende kleppen worden via stoters, stoterstangen en tuimelaars bediend. De nokkenas ligt aan de zijkant in het motorblok en wordt via een ketting aangedreven. De cilinderkop heeft dwarsstroomspoeling, terwijl de verbrandingskamers in de zuigers zijn opgenomen.



### “B”-Motor

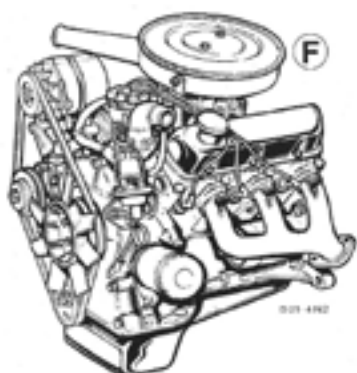
De “B”-motor is een 4-cilinder lijnmotor (4 takt). De hangende kleppen zijn enigszins in V-vorm in de cilinderkop aangebracht en worden via tuimelaars direct bediend. De nokkenas ligt centraal boven de tuimelaars in de cilinderkop en wordt via een getande riem door de krukas aangedreven. Eveneens drijft de getande riem een hulpas aan en deze drijft de verdeler, de oliepomp en de benzinepomp aan. De cilinderkop, met verbrandingskamers heeft dwarsstroomspoeling.





## “C”-Motor

De “C”-motor is een 6-cilinder 4 takt kopkleppenmotor met in 60° V-vorm geplaatste cilinders. De hangende kleppen worden via de stoters, de stoterstangen en de tuimelaars bediend. De nokkenas ligt centraal in het cilinderblok tussen de cilinders. De cilinderkoppen met verbrandingskamers hebben dwars-stroomspoeling.



## “F”-Motor

Ook de “F”-motor is een 6-cilinder 4 takt kopkleppenmotor, met 60° V-vorm geplaatste cilinders, maar met een inhoud van 3.0 liter. De hangende kleppen worden via stoters, de stoterstangen en de tuimelaars bediend. De nokkenas ligt centraal in het cilinderblok. De cilinderkoppen hebben dwarsspoeling, terwijl de verbrandingskamers in de zuigers zijn opgenomen.

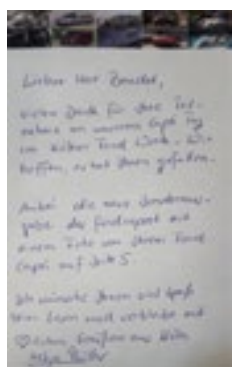
In tegenstelling tot de “C”-motor, welke wordt gebrailleerd in Engeland. Deze motor heeft het aandrijftandwiel voor de stroomverdeler en de oliepomp aan de achterzijde van het voorste nokkenaslager. Een excentriek aan de voorzijde van het nokkenasaandrijftandwiel bedient de benzinepomp, welke op het distributiedeksel is gemonteerd.

## Avonturen met een Ford Capri MK I 1300 V4

tekst en foto's door Carl Baudet

De Capri was op tijd klaar om 50 jaar Ford Capri mee te vieren.

Zijn eerste internationaal reisje was naar Duitsland, naar Keulen. Terug naar de fabriek waar hij indertijd gebouwd was. Er was een bijeenkomst van meer dan 100 Capri's op de parking van de Ford-fabriek. Ik was wel verbaasd dat ik daar als enige Belg aanwezig was. We hebben daar de Ford-fabriek kunnen gaan bezoeken en een ritje maken op de testbaan van Ford.



Ik was erg verbaasd dat er een paar maanden later een dikke enveloppe in de brievenbus stak. In de enveloppe zaten 5 dezelfde boekjes van de meeting en een handgeschreven briefje met de vermelding dat de groene Capri op bladzijde 5 staat. Ze wisten natuurlijk niet dat ik met mijn twee Capri's daar was. Jente –

mijn oudste zoon – was daar ook met de blauwwitte MK I 1/2 en wat blijkt? Op bladzijde 4 staat ook mijn blauwwitte. Zo hebben we een leuk aandenken aan deze eerste grote trip met de Capri.



Het weekend daarop gaan we met de beide Capri's naar Speyer. Ik weerom met de groene en mijn zoon met de blauwwitte. Marc – ook lid van de club – had contact opgenomen met mij en wilde samen rijden. Ik vertelde dat ik met mijn groene 1300 V4 ging met een klein caravannetje eraan en ik niet snel rijden kon. “Geen probleem”, vond Marc en we spraken af onderweg. We gingen door de Ardennen rijden en zo naar Speyer. Nu, het 1300'tje met 2 volwassen personen, een jongvolwassene en daarachter een caravannetje (bouwjaar

1969)... Je kan je al voorstellen, het gaat niet hard. Bergop op de snelweg haalt hij soms maar 40 km/h. Dat gaat niet vooruit. Bij een tussenstop vertelde ik aan Marc dat hij echt niet bij ons moest blijven en hij zijn 2.3 V6 de sporen mocht geven en we elkander daar wel zouden tegenkomen.



Bij thuiskomst had ik toch misschien iets te veel gevraagd van de V4 en na een paar dagen was er al een goed olielek te bespeuren.

We hebben dan maar beslist om het motortje eruit te halen en

alles eens na te kijken. Je kan toch niet met een mooie auto ergens staan en daar een plasje achterlaten.

Carter en cilinderkoppen gingen eraf. Al bij al was het blokje nog wel in goede staat. We denken dat de kilometerteller niet rond geweest is en hij staat nu op ongeveer 75000 km. De kleppen moesten toch geroedeerd worden, de cilinderkoppen waren voor de rest goed en moesten niet gevlaakt worden.

Bij nader inzien waren de lagers van de balansas wel versleten. Daar zat te veel spel op en deze hebben we dan ook veranderd. Daarna het blokje in elkaar gestoken met nieuwe dichtingen, een nieuwe waterpomp erop, de elektriciteit kabels terug mooi afgetapt en nog wat kleine prulletjes.

Dan was het de beurt aan de carburator, deze helemaal uit elkaar, proper gemaakt en helemaal vernieuwd binnenin.



Bij het uithalen van het blokje hadden we gezien dat de radiator ook bijna doorgeroest was. Ik had nog een nieuwe liggen maar deze paste niet. Dus heb ik de originele radiator laten reviseren, lassen en grondig laten uitspoelen. Ik ben heel blij dat we deze ook hebben kunnen redden. Zo blijft de 1300 V4 toch

mooi origineel.

Alles terug in elkaar en blokje er terug in.

Het resultaat mag zeker gezien worden en ik ben er super trots op. Zoals sommigen weten heb ik ook nog een blauwwitte Capri MK I 1/2 die vooruitgaat. Maar toch rijd ik veel





met mijn groene. Dit 1300'tje is zo smooth om met te rijden. Ik heb niet veel PK bij, maar het is echt relaxen. Niet opgejaagd worden door een of ander auto.

Zoals juist aangegeven rij ik redelijk veel met de groene MK I, bouwjaar 1971, met als gevolg dat mijn bestuurderszetel gescheurd is.

Langs deze weg zou ik ook een oproep willen doen: Als iemand een mooie bruine bestuurdersstoel heeft liggen, ergens weet liggen of tegenkomt op een beurs – ikzelf kom niet vaak op beurzen omdat ik veel moet werken in het weekend – je mag me gerust bellen. Ik zal er heel blij mee zijn!



Ziezo, als je ergens een mooie, groene Capri tegenkomt op de wegen: Flikker eens met de lichten! Mijn leuze is: “Er zijn veel snelle wagens met veel pk's, maar er zijn maar weinig echt unieke (waaronder mijn Capri), en laat het maar een 1300 zijn.”

## Peter en Anja zijn getrouwd!

*tekst en foto's door Jean-Marie Geeraerts*

We schrijven 13 juni 2020, de dag dat Peter Theunissen en Anja Vandebosch samen in het huwelijksbootje gestapt zijn. Gezien er nog altijd moet rekening gehouden worden met de nodige beperkingen opgelegd omwille van Corona, is het feest uitgesteld naar september en dus verwachtten Peter en Anja waarschijnlijk niet veel volk voor een trouwplechtigheid aan het Casino in Beringen.

Uiteraard konden de Capri Drivers deze dag niet onopgemerkt laten passeren! Op initiatief van Jona verzamelen we rond 11u bij zijn thuis om van daaruit samen naar Beringen te rijden. De huwelijksplechtigheid is gepland tegen 11u30 en het bruidspaar wordt ongeveer een kwartiertje op voorhand verwacht. Dat geeft ons ruim de tijd om voor een leuke verrassing te zorgen!

Jona, Rinie, Michel, ikzelf en Johan rijden in colonne richting het Casino in Beringen. Bij aankomst parkeren we de auto's netjes op een rij recht tegenover het Casino. Het lijkt wel alsof het zo op voorhand geregeld was, maar Jona geeft eerlijk toe dat 't gewoon toeval is dat de plaatsen vrij waren. Het levert in ieder geval al een mooie groepsfoto op.





Ietsje later komt er ook nog een hele groep motards toe. Nog meer vrienden die Peter en Anja willen uitwuiwen.

Zo wordt het alvast heel gezellig op het plein voor het Casino. Benieuwd hoe groot de verrassing gaat zijn bij het gelukkige paar...

Lang moeten we niet wachten. Rond 11u15 komen Peter en Anja toe en ze zijn

duidelijk blij verrast. Ze hadden wel een paar vrienden verwacht, maar zeker niet zo een grote groep.

We laten het koppel even poseren tussen de Capri's voor een leuke foto en dan is het tijd om naar binnen te gaan voor de huwelijksplechtigheid. 30 genodigden en de fotograaf mogen mee naar binnen.

In de zaal boven staan de stoelen netjes verspreid en het koppel mag vooraan plaatsnemen om plechtig hun ja-woord te geven.

Tegenwoordig wordt de huwelijksakte digitaal ondertekend, maar speciaal voor de foto haalt de burgemeester toch een document boven dat bruid en bruidegom mogen ondertekenen.





Daarna worden de ringen uitgewisseld en volgt de klassieke afsluiter waar de bruidegom de bruid mag kussen.

Bij het buitengaan wordt het bruidspaar getraceerd op de traditionele regen van rijstkorrels, waarna alle 'genodigden' samen nog even poseren voor een groepsfoto.



Vandaag was er dan wel geen groot feest, we hebben toch nog even een glas gedronken op het paar in het Grauscafé in Tervant.

Peter en Anja, we wensen jullie namens alle Capri Drivers alvast heel veel mooie en gelukkige jaren samen!

## Club Meeting Juni

*tekst en foto door Jean-Marie Geeraerts*

Op 21 juni hadden we normaal gezien de afsluitende dag van onze internationale meeting in Diepenbeek, maar Corona had hierover anders beslist. We mogen ondertussen wel weer de deur uit en dus verzamelden we als alternatief dan maar voor een club meeting in ons clublokaal, Roadhouse Classics in Zolder.

Het zonnetje straalde en het was dus de ideale dag om er nog eens op uit te trekken met onze geliefde Capri!

Aanwezig vandaag (in volgorde van verschijnen): Marc, Steve, Jean-Marie, Dirk, Rudi, Luc, Johan L. en Kristien, Bart en Kurt.

Het wordt een hele gezellige namiddag en de tijd vliegt voorbij. Er wordt gebabbeld over Capri's, leuke momenten en plannen voor de toekomst.

Volgende club meeting: zondag 19 juli. Tot dan!



# Meeting Capri Club Zuid-Holland

We hebben er de hele zomer moeten op wachten, maar in september is het eindelijk zover: we kunnen er weer op uit met onze Capri!



## Locatie

Zoals elk jaar gaat ook dit jaar het treffen weer door op camping “het IJsselstrand”.

Adres: Eekstraat 18, 6984 AG Doesburg (Nederland)

Telefoon: +31 313 472797



## Programma en inschrijving

**Vrijdag 4 september 2020:** Het veld is vanaf 13.00 open.

Een ieder die wil overnachten dient zich eerst te melden bij de receptie van het IJsselstrand.

Vrijdagavond is er een barbecue, vooraf aanmelden voor 15 augustus via: [w.veld4@upcmail](mailto:w.veld4@upcmail) of [ds67mount@gmail.com](mailto:ds67mount@gmail.com). De barbecue kost 10 euro per persoon.

**Zaterdag 5 september:** De receptietent is om 09.00 geopend.

Zaterdagavond is er een buffet, vooraf aanmelden voor 15 augustus via: [w.veld4@upcmail](mailto:w.veld4@upcmail) of [ds67mount@gmail.com](mailto:ds67mount@gmail.com). Kosten buffet 22,50 per persoon, kinderen tot 10 jaar 10,50 per persoon.

**Zondag 6 september:** De receptietent is om 09.30 open.

Toegang voor het weekend is 15 euro per auto voor leden en 20 euro per auto voor niet-leden.

Trekkershutten of stacaravans kunt u boeken via Kristel van camping het “IJsselstrand” met de vermelding Capri-meeting.



## Club Info

---

### Secretariaat

Capri Drivers Club Belgium vzw  
Nieuwstraat 69  
3511 Hasselt  
België

🌐 <http://www.capridrivers.be>  
✉ [info@capridrivers.be](mailto:info@capridrivers.be)  
☎ +32 475 71 27 64

### Bestuur

#### Voorzitter

Jean-Marie Geeraerts  
✉ [jeanmarie.geeraerts@gmail.com](mailto:jeanmarie.geeraerts@gmail.com)  
☎ +32 475 71 27 64

#### Ondervoorzitter

Steve Jakus

#### Penningmeester / Secretaris

Dirk Jakus  
✉ [dirk.jakus@hotmail.com](mailto:dirk.jakus@hotmail.com)  
☎ +32 491 29 73 69

#### Bestuurslid

Nicole Frederix  
☎ +31 6 28563691

## Jouw bijdrage in ons boekje?

---

Heb je leuk nieuws voor het volgende boekje?

Aarzel dan niet en stuur je tekstje door naar [info@capridrivers.be](mailto:info@capridrivers.be).

We verwachten zeker geen hoogstaand proza. Integendeel! Hoe persoonlijker je tekstje geschreven is hoe liever we het lezen. We willen graag dat ons clubboekje een boekje is van en door onze leden voor onze leden.

Zo leren we mekaar nog wat beter kennen en hebben de leden van onze club die we niet zo vaak zien ook weer wat om naar uit te kijken: Een leuk clubblad met nieuws, geschiedenis, kennis, ...

Kruip dus vandaag nog in je pen (of achter je computer) en bezorg ons jou leuke verhaal over jezelf, je Capri, je belevenissen, ...

Einddatum voor inzendingen voor het volgende boekje:

**15/09/2020**



**Retouradres:**

Jean-Marie Geeraerts  
Mommestraat 104  
3550 Heusden-Zolder

Driemaandelijks tijdschrift P925557  
april-mei-juni 2020

Afgiftekantoor 9550 HERZELE



PB-PP  
BELGIË(N)-BELGIQUE

