



# CAPRI DRIVERS



**CLUB MAGAZINE**

3-MAANDELIJKSE PUBLICATIE

OKTOBER-NOVEMBER-DECEMBER 2020

# Inhoud

---

<b>Voorwoord door onze Voorzitter .....</b>	<b>3</b>
<b>Wie zoekt die vindt... ..</b>	<b>4</b>
<b>Ford Capri Modelbouw .....</b>	<b>5</b>
<b>Club Meeting Oktober 2020.....</b>	<b>6</b>
<b>Ik troop, jij troopt, wij troepen! .....</b>	<b>7</b>
Trooper, wat is dat? .....	7
Hoe werkt dat dan? .....	7
Ik ben nogal vergeetachtig, ik ga die webpagina zeker vergeten.....	7
OK. Top! En wat gaat dat onze club opbrengen? .....	8
<b>Waarschuwing: niet voor puristen!.....</b>	<b>8</b>
2.0 injectie.....	8
Next chapter: Cossie power .....	9
Winter(af)werken.....	11
<b>Capri Racing in Europe.....</b>	<b>12</b>
The RS3100 .....	16
<b>Vaarwel 2020 - Welkom 2021!! .....</b>	<b>18</b>
<b>Vernieuwing Lidgeld .....</b>	<b>18</b>
<b>Oplossing puzzel.....</b>	<b>18</b>
<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

---

Dit is alweer de derde editie en de laatste voor dit jaar. Corona blijft de wereld teisteren en dus was er niet veel gelegenheid om mekaar te ontmoeten deze zomer.

Daarom zul je in dit boekje weinig verslagen vinden van voorbije meetings en bijeenkomsten, maar toch zijn we er weer in geslaagd om ook dit boekje te vullen met enkele leuke bijdragen.

Onze meeting is dit jaar niet kunnen doorgaan en dat is een financiële tegenvaller voor onze club. We hebben de voorbije jaren gelukkig wel wat reserve opgebouwd zodat we ons nog niet meteen zorgen hoeven te maken, maar om wat extra inkomsten te genereren voor onze clubbikas hebben we ons alvast geregistreerd als 'Troopervereniging'. Je leest er meer voer verderop in het clubboekje. Ik zou zeggen: Troopen maar!

Het is het jaar van de restauratieprojecten geworden. Het verhaal van Thomas illustreert mooi hoeveel tijd en werk er kan kruipen in de volledige restauratie van je geliefde Capri.

En om het boekje dan helemaal vol te krijgen, schotel ik jullie nog wat geschiedenis voor "Capri Racing in Europe" uit het Hayens Enthusiast Guide Ford Capri boek.

Graag sluit ik af met jullie heel veel geluk en veilige kilometers te wensen voor 2021. Laat ons hopen dat we mekaar weer wat meer kunnen en mogen ontmoeten, want we kijken er allemaal naar uit om die extra kilometers die we dit jaar niet konden rijden in te halen, nietwaar...

Jullie voorzitter,

Jean-Marie

## Wie zoekt die vindt...

gevonden op Facebook

Deze restauratie is serieus uit de hand gelopen. Ik hoop dat jouw garage een beetje ordelijker is. Kun jij tussen de onderdelen en rommel zeven personen, een kat en een hond vinden?



De oplossing vind je verderop in het boekje, maar ga pas piepen als je denkt dat je alles gevonden hebt of als je het echt niet meer ziet zitten...

# Ford Capri Modelbouw

met dank aan Carl Baudet

We zijn allemaal fan van de Ford Capri en sommige van ons hebben vast wel één of meer schaalmodellen van onze favoriete Ford ergens in de kast staan.

Op de website <https://www.scalemates.com> vind je een schat aan informatie wat betreft schaalmodellen. Als je zoekt naar Ford Capri vind je maar liefst 120 kits terug in hun database!

Om jullie alvast een voorsmaakje te geven een overzichtje van de modellen op schaalgrootte 1:24 zoals ze op de site opgelijst worden.



**Midnite Capri II "S"**

door Monogram

1976



**Works Capri RS 3100**

door Otaki

1976



**Capri Group II**

door Monogram

1978



**Ford Zakspeed Capri Turbo**

door Tamiya

1979



**Ford Capri "Zakspeed"  
"Wuerth Kraus"**

door Bburago

197?



**Capri II Rally**

door Monogram

1981



**Ford Capri RS 3100**

door Minicraft

198x



**The 1973 Ford Capri  
2000GT**

door Doyusha

199x



**Capri Turbo SPL**

door Fujimi

19??



**Ford Zakspeed Capri Gr. 5**

door Tamiya

2004



**Ford Zakspeed Turbo Capri  
Gr.5 Würth**

door Tamiya

2013



**Ford Capri MK I RS2600**

door Decalcas

2019

## Club Meeting Oktober 2020

door Dirk Jakus

Net voordat de horeca weer op slot moest was er onze club meeting in ons vertrouwd clublokaal, Roadhouse Classics in Zolder. Voor een keer was de voorzitter er niet bij, maar de echte die-hards waren weer trouw op post.



Van links naar rechts zie je de Capri van Marc, David, Johan Engelen, Johan Laenen, geflankeerd door de Volvo Amazon van Nick.



John en Dirk maken het gezelschap compleet en het was duidelijk weer heel gezellig op onze vaste plek.

Op het circuit was er geen publiek toegelaten, maar vanop het terras van het clubhuis konden de aanwezigen toch wat meepikken van de tweede manche van de DTM die dat weekend op 't circuit gereden werd.

# Ik troop, jij troopt, wij troopen!

---

Jawel, de Capri Drivers zijn nu officieel ook een ‘Troopervereniging’.

## Trooper, wat is dat?

Via Trooper kan je Capri Drivers Club Belgium steunen. Simpelweg door online te shoppen. Bij elke online aankoop bij één van de meer dan 600 partnershops van Trooper gaat er een percentje van jouw aankoopbedrag naar de clubkas. En jij betaalt daar geen rosse eurocent extra voor. Is dat niet geweldig?

## Hoe werkt dat dan?

Wil je iets kopen via een online shop, passeer dan eerst even via onze trooper pagina:

**<https://www.trooper.be/capridrivers>**

Je komt dan op onze langdingspagina terecht waar je alle aangesloten webshops kan terugvinden. Dat zijn er ondertussen meer dan 600, waaronder enkele heel bekende zoals o.a. bol.com, booking.com, dreamland, enz...

Zoek de shop waar je je aankoop wil plaatsen op en klik dan op het logo van de webshop. Als dit de eerste keer is dat je dat doet, krijg je een popup-venster waarin je je naam en email-adres kan ingeven.

Daaronder staat dan een knop om verder te gaan naar de webshop.

De volgende keer hoef je dat niet meer opnieuw in te vullen en kun je meteen de knop gebruiken om verder te gaan naar de webshop.

De weshop weet nu dat je Capri Drivers wil steunen en zal een kleine commissie aan de club doorstorten via Trooper. Hoeveel dat juist is, kom je te weten in je ‘Patat-mail’ die je binnen de week na je aankoop krijgt.

Trooper zelf stort het zo verzamelde bedrag om de 3 maanden door naar de clubkas op voorwaarde dat het totaal minimum €75 bedraagt.

Gezien we in 2020 geen internationale meeting hebben kunnen organiseren, missen we de inkomsten die we anders gebruiken om de werking van onze club gedurende twee jaar te financieren. Daarom zijn wat extra centen via Trooper zeker welkom. Het kost niks extra, behalve een muisklik extra dan. Daarom is het zeker ook een goed idee om de link naar onze Trooper-pagina te delen met familie en vrienden, zodat ook zij hun online aankopen via daar kunnen starten en ons zo helpen om extra ‘monnies’ zoals dat in Trooper termen heet te verzamelen.

## Ik ben nogal vergeetachtig, ik ga die webpagina zeker vergeten...

Daar hebben ze bij Trooper ook aan gedacht. Je kan ook een ‘botje’ installeren die je kan instellen zodat die je automatisch verwittigt als je op een webshop komt die bij Trooper geregistreerd is. Zo ben je meteen zeker dat al je online aankopen die aanmerking komen meegeteld worden.

Alle informatie over dit botje vind je op <https://www.trooper.be/trooperbot>.

## OK. Top! En wat gaat dat onze club opbrengen?

Dat is moeilijk te voorspellen. Vele kleintjes kunnen samen best wel wat opbrengen, dus het hangt er allemaal een beetje van af van welke aankopen we online doen bij shops die via Trooper een commissie naar onze clubkas doorstorten.

Vergeet dus zeker niet om als je iets online wil kopen eerst eens te passeren via onze Trooper-pagina om te checken of je shop tussen de lijst van steunende webshops staat!

## Waarschuwing: niet voor puristen!

door Thomas Kaerts

Ik zal hieronder ff een “beknopte” samenvatting van m’n Capri en alle werken eraan vluchtig uiteenzetten, omdat JM het zo lief vraagt want hij krijgt het clubmagazine niet gevuld anders.



De wagen is aangeschaft door mij en m’n vader ergens in 1999 voor 20.000BEF, op zich geen slecht exemplaar en origineel een metallic grijze 1.6 liter met grijs interieur. Volgens mij heb ik toen ook de eerste keer contact gehad met onze voorzitter, maar verder is er niet veel meer mee gebeurd en heeft hij daar maar gestaan tot 2006 toen hij

volledig gestript en gelast is geworden door een vriend van m’n vader. Een beetje loodmenie erop en dan weer een hele tijd.....helemaal niets! Wegens altijd wel een ander project dat m’n aandacht opeiste, kwam de Capri maar nooit op de voorgrond.



Fast forward tot ergens 2012, toen heb ik gezegd nu is het goed geweest en heb ik hem zelf mat zwart gespoten.. Bij het bijeen sprokkelen van de onderdelen bleek dat wat ondertussen niet kwijt was geraakt dus ofwel verrot was, ofwel beschimmeld. En dus heb ik toen bijna alles terug bijeen moeten zoeken en de wagen in praktijk dus volledig van 0 terug moeten samenstellen en bouwen.

Een originele concoursstaat Capri was dus definitief buiten kwestie en dus kon ik ongehinderd door lastige gewetensbezwaren volledig mijn ding doen, zijnde een restomod en dan nog n beetje extra er bovenop.

## 2.0 injectie

Ik heb dan eerst een Sierra 2.0 pinto injectie opgehaald in Duitsland en de 115pk motor en T9 bak erin gedaan, nog wat knutselwerk met de spaghetti kabelboom en zelf een injectietank gefabriceerd en hij kon naar de keuring...eindelijk!! Een laser uitlaat van bij Chris Hanegreefs,



wat Ebay sportstoeltjes en een mooie 3-delige Image breedset met lage ET-waarden maakten het geheel af. Deze laatste zijn ook eerst nog volledig gerestaureerd overigens.



Ik heb dan via Eddie Schaap een smallere 2.6 MK1 50" achteras aangeschaft en een 16t ZF 4-platendiff dat rechtstreeks van een rallywagen kwam, de correcte beugels werden er nog opgelast, het geheel gepoederlakt en de as is dan binnengedaan bij Bonneux transmissions in Herk-de-Stad. Zij hebben dan het diff gereviseerd met nieuwe platen, ingebouwd, afgesteld en de preload goed gezet. Ik heb ervoor gekozen om het 3.75 kroonwiel te behouden omdat ik met vrij grote banden zit achteraan.

## Next chapter: Cossie power

De pinto werd al gauw te plat bevonden en dus werd er een '91 Scorpio Cosworth aangeschaft en de BOA motor eruit gelepeld maar die bleek dan al gauw te slecht voor onmiddellijk gebruik! Terug naar de tekentafel dus en even later heb ik dan een low mileage Cosworth BOB blok op de kop getikt. Ik heb dan ook nog ergens een MT75 dieselmotor gescoord, een XR4i kom en alles vakkundig laten assembleren, opnieuw, bij Bonneux transmissions met nieuwe lagers enz.. Dit alles is dan ingebouwd via 2.3 motorsteunen op het originele 1.6 subframe met onbekrachtigd stuurhuis. Een cardanas heb ik gemaakt van een combinatie Escort mk2/MT75 as.



De remklauwen van de '91er Scorpio zijn ook overgezet met achter 256mm geventileerde schijven en vooraan 300mm ST schijven, onder druk gezet door een Landrover rem pomp en hotrod vacuüm servopot. Remt super!!

Ik had de BOB oorspronkelijk draaiend gemaakt via de BOA ecu en kabelboom die ik nog had liggen, voor tijdelijk dan, maar uiteindelijk heb ik dan toch maar geopteerd voor een Efiction ecu, en Jeroen himself is dat voor mij komen installeren bij mij in de garage.

Een late-night mappingsessie op de dyno bij ST-autosport onthulde dat er nog 230 bronstige paardjes mee wilden trappelen toen we ze de sporen gaven! (316Nm koppel). Een plezier om te rijden in een wagen van een dikke 1000kg en platensper achterop, dat kan ik je garanderen!



Maar goed, de geschiedenis leert ons dat men nooit genoeg vermogen kan hebben en dus heb ik het voorbij jaar een set Jenvey ITB's bijeen gesprokkeld, en omdat ik mijn vacuümbron verlies hierdoor heb ik besloten om alles volledig hydraulisch te doen. Vorige week heb ik dan de BOB



hydropomp gemonteerd, in combinatie met een bekrachtigd 2.8i subframe en stuurhuis en een hydroboost remservo unit die ik mooi pas heb gemaakt voor de Capri. Ook is er nog een set 2.8i veerpoten met Bilstein dempers (merci Jona) en M16 klauwen (merci Bart) gemonteerd om het geheel af te maken. Deze laatste zijn nu ook voorzien van spacers en

gaan mij hopelijk door de gevreesde Belgische keuring loodsen! De motor staat op de papieren dus die zou geen probleem mogen zijn.

Er zijn de laatste jaren nog talloze kleine dingen gebeurd zoals wideband sensor, digitale tempe-

ratuursensor, alu 7cm radiator, zwart lederen hemel, PU-bussen in de ophanging rondom, single leaf bladveren, hi-jackers, MK1 stoelen, Ford sportstuur, Walbro benzinepomp, Launch control, enz., enz... Kortom geen puristenwagen maar gewoon exact hoe ik hem zelf voor mij het liefst heb.



## Winter(af)werken

Zo, dat was het zowat, er is een heel traject afgelegd, vooral in de laatste 8 jaren dan, en er is deze winter nog een klein stukje te gaan tot de eindmeet. Hij wordt nog gelakt in de kleur die ik er al sinds 1999 op wil hebben en hopelijk kunnen de ITB's er dan ook nog op dit voorjaar/zomer, samen met de R8 penbobines en dan is het ook weer terug richting de testbank!!

Een kleine bekentenis: ik heb eerder een beetje gelogen want die ITB's zijn me niet puur voor het vermogen te doen, maar stiekem vooral voor het geluid..

Laat ons nu maar hopen dat we snel terug een paar meetings kunnen meepikken.

P.S.: de oude Pinto injectiemotor leeft tegenwoordig overigens verder in de Escort MK1 3-deurs van een goede kameraad van me!



## Capri Racing in Europe

from: *Haynes Enthusiast Guide Ford Capri*, door Martyn Morgan Jones

Over in Cologne, as the 1970s unfolded, Kranefuss and Braungart had come to the realisation that the Capri's sporting future lay in racing and not rallying. They were acutely aware of what could be achieved if the company sanctioned the building of a special series Capri, a homologation special in fact. What was needed was a Capri that would fit within the over 2.5-litre class and could be taken to 3.0 litres and possibly beyond. With great support from Walter Hayes, other Ford luminaries, and Boreham, the car that would become the Capri RS2600 began to take shape. In the meantime, it was left to the other Capri models to pick up the racing baton and run with it.



*Fast but flawed. The racing RS2600s had style, pace, but not the downforce. Despite this they were developed into hugely successful, race-winning cars, largely thanks to the skill of the competition department's personnel and the calibre of the drivers that Ford employed.*

Painted silver and blue, fitted with split-rim wheels, pop-riveted arch extensions, the beginnings of a front spoiler, and based on the 2300GT, the racing Capris certainly looked the part. They performed well too. Unfortunately they could not perform well enough for long enough! The Weslake-modified 2300GT engines, with special aluminium heads and a raft of other upgrades, were plagued with reliability issues.

Dismayed by the 2300GT's woeful reliability record and subsequent lack of finishes, Neerpasch was on the verge of resigning. Fortunately, in November 1970 Peter Ashcroft – Ford's competition manager, and an ace engine builder – was seconded to Cologne for a period of six months.

Having investigated the remnants of the various racing V6 engines that hadn't lasted the course, and following an in-depth analysis of the V6's workings (and a number of protracted conversations with Keith Duckworth at Cosworth), Ashcroft set about reinventing the Cologne V6. He drew a list of must-have components, which included steel rods, a dry-sump system (until his arrival they were still running wet sumps), and a new design of steel crank. The existing crankshaft was completely the wrong design - due to its out of balance harmonics it was literally shaking the engine to pieces - so Ashcroft got Weslake to manufacture a new design of steel crank and a set of stronger main bearing caps. He also sanctioned the production of a much

more rigid engine block, which would eventually find its way into production cars such as the Federal 2800.

Although the 2300GT was now performing beautifully, its tenure at the top was coming to an end. In October 1970 Ford had displayed a prototype RS2600 at Geneva, by which time it had managed to manoeuvre the RS2600 programme through the homologation process.

Ashcroft's involvement in the development of the RS2600 should not be overlooked. He not only managed to sort out the engine reliability problems and find ways of increasing the capacity to almost 3.0 litres, he also played a big part in getting the production RS2600 sorted. What's more, he undoubtedly played a huge part in bringing Boreham and Cologne much closer together, although the German cars were always known by their generic name, i.e. the Cologne Capri.

Not only did the engine prove to be more reliable (it couldn't have been less reliable!), with its lightened flywheel, bigger valves, different cam profile, higher-compression pistons, and recalibrated injection, the power was a heady 260bhp. Prior to this the best that had been seen from the engine was 200bhp. Over a short period of time the capacity grew, and so too did the power. The best 2.940cc engines were soon generating 285bhp and staying together for the length of an endurance race, where the Capris were almost touching 160mph (258 km/u). By 1973 the power had risen to 325bhp.

Braungart had also brought a wealth of experience to Ford, and he revolutionised the way the competition department tackled its racing. The Capri 2300gts had been well-modified road cars, but the RS2600 racecars only paid lip service to their road car roots. Every modification was approved and the racers sported fabricated suspension parts, bespoke damping, proper axle location, formula car braking systems, beautifully blended-in arches, lowered and repositioned engines, and careful weight distribution to reduce the car's nose-heavy bias. Racing is a boundary pushing exercise and the Capri's leaf-spring rear suspension was particularly creative. To comply with the rules, a thin leaf-spring was retained, but it was the 'helper' coil springs that did all of the work.



Not that the handling was without its issues. In the extremis the Capri RS2600 would lift one, two, and sometimes three wheels off the ground, and even the most talented and fearless of drivers could be reduced to nervous wrecks. Even the mega-talented Jackie Stewart was not a fan of the RS2600, but he was contractually obliged to drive it when requested. That said, Dieter Glemser, Jochen Mass, and Hans Heyer were not intimidated by the Capri RS2600 and would regularly out-run the F1 aces.

The driver line-up for the 1971 season included John Fitzpatrick, Jerry Birell, Dieter Glemser, Dr Helmut Marko Francois Mazet, and Alex Soler-Roig, with one-off appearances planned for Kurth Ahrens, Jean Pierre Jabouille, Graham Hill, and John Surtees.

It would be nice to report that the RS2600s had a fairy-tale debut in the 1971 European Touring Car Championship, but they didn't. Glemser/Soler-Roig led, but the head gasket let go. Following valve spring woes Marko's Capri was eventually classified tenth. However, from round 2, with gasket sealing rings fitted into grooves machined into the cylinder block, everything went exactly as Ford hoped it would, and it was soon a case of follow the (Capri) leader.

During the 1971 and 1972 seasons the RS2600s were only ever beaten on three occasions, and one of these was by an Escort. The engines would eventually peak at 325bhp and reliability was generally excellent. In two seasons, the RS2600 won 13 out of 16 races in the European Touring Car Championship. Jochen Mass took the win in the German National Championship (Rundstreckenmeisterschaft), and Dieter Glemser secured the 1971 Driver's title at the series' dramatic finale at Jarama.

Also dramatic was the unexpected departure (just after the 1972 season had started) of Jochen Neerpasch and Martin Braungart, who defected to arch-rival BMW. There was sound reasons for their move; it was just that it was unexpected and unfortunate. Fortunately, Mike Kranefuss stepped up the mark and did a fantastic job. He was joined by former NSU racer and development engineer Thomas Ammerschlager, who took over where Martin Braungart had left off.

Development of the 1972 season RS2600s had focused on improving the suspension (a much more sophisticated coil-sprung rear end was fitted and the McPherson struts were equipped with a multi-hole top mount for adjustability) and the structural integrity, by using the roll-cage as a part of the car's structure. One of the biggest improvements came as a result of switching from 13in to 15in wheels, which allowed for the fitment of bigger brakes and better tyres. A number of the drivetrain components were lightened, although the car still tipped the scales at around 980kg, some 80kg over the homologated minimum weight, which was akin to carrying a passenger!

Still, in 1972 the Cologne Capris triumphed in eight out of nine races, beating the likes of the Chevrolet Camaro, AMG Mercedes, Opel Commodore, Alpina BMW, Broadspeed Escort, and Alfa Romeo. At the Spa 24-hour race the Capris finished 1-2-3, with Jochen Mass and fellow ex-Formula 1 driver Hans Stuck winning, Gerry Birell together with Claude Bourgoignie finishing second, and Glemser and Soler-Roig finishing third.

There was much racing Capri toing and froing, of course. UK Cars would regularly race overseas, and vice versa. This resulted in many great battles, and one in particular stands out.

Sharing the car with John Miles, Brian Muir won the six-hour race at Paul Ricard in the Malcolm Gartlan Racing Capri RS2600. Jackie Stewart and Francois Cevert were in one Ford Cologne Capri; Gérard Larrousse, Alex Soler-Roig, and Jochen Mass were sharing another. The Miles/Muir car was exceptionally quick and less thirsty too, thanks to its 1973 specification and fuel-efficient Weslake engine. This was exactly the type of engine that Weslake had been trying to persuade the factory to run (but the factory doggedly stuck with the 1972-specification engines). The Miles/Muir victory caused huge embarrassment to Ford of Germany and its Cologne competition department, and left a sour taste for years to come. Ford had fully expected to win, but the Cologne cars couldn't quite match the pace of the Miles/Muir car. Not that this was perceived to be a problem, as Ford expected to snatch the lead from Miles/Muir when it came in for its third petrol stop. Except it didn't need that petrol stop because the engine modifications had also made it less thirsty. Thanks to engineering skill, and pure driving

ability, Miles/Muir won through. It was a truly magnificent victory, however, and well deserved. As the old adage goes, 'to finish first, you must first finish'. The works Capris had barely time to cool down before Kranefuss was overseeing the installation of 1973-specification engines in the works Capris!

The RS2600s had really shone in what was an increasingly competitive championship. Nevertheless, the competition was upping its game. If Ford was to win in 1973 it, too, needed to up its game and spend more money... a lot more money. BMW intended fielding a fleet of its recently homologated, lightweight CSL coupes, and its assault on the championship would cost the company well over £1 million. However, rather than match BMW financially Ford provided Kranefuss with the same budget as he'd had for 1972. With the upgrades needed, and the extra investment in materials and manpower, not to mention salaries this simply wasn't enough. And if this wasn't bad enough, BMW also had a support network of semi-works teams such as Schnitzer and Alpina who'd also be running CSLs.



To try and close the gap, Ford had managed to homologate a new aero package: even wider 16in wheels, under-bonnet improvements, and 325bhp engines. By 1972's standards the RS2600 was a great car – but this was 1973. Kranefuss tried to get a rear wing homologated, to no avail. The rear wing was essential as drivers were reporting that the rears of their Capris were lifting at speed. Even the sublimely talented Jackie Stewart found the RS2600 to be a real handful to drive. So too did Emerson Fittipaldi. In the end it was the lack of a Capri rear wing and the arrival of a BMW wing that pushed things in BMW's favour.

Thanks to the eagle-eyed Neerpasch and Braungart who spotted an FIA amendment (loophole?) which apparently allowed BMW to fit wings to their coupes (ace and road). BMW swung into action and within a space of just six weeks the BMW coupe had grown wings. Due to its striking appearance the car was immediately dubbed the 'Batmobile'. The staggeringly successful aerodynamic appendages slashed lap times, times that were further reduced with the arrival of the new 3.5-litre engine in July. Ford would pay dearly for its tardiness and for not listening to what Neerpasch had told them regarding the must-have wing. Ford's drivers did their utmost to wring

every ounce of performance from the wingless Capris, putting themselves at great risk in the process. To show just how effective the BMW's aero pack was, at the 1973 Silverstone TT the second-placed Capri was three laps adrift. Or to put it in another way, almost nine miles behind!

Not that this was Ford or Kranefuss's fault. They had been assured that BMW would not be able to homologate the aero package in time. But unfortunately, and rather unsportingly, Neerpasch had somehow managed to include an update in the FIA papers. This was done in the sprint of 1973. It was largely down to the fact that the FIA accepted this update, and Kranefuss had not contested it, that the 1973 season would swing in BMW's favour. It was still an exceptionally close battle, however, and the Capris pushed the BMWs very hard indeed. In fact, in the DRM Hans Meyer triumphed over the BMWs in his works 2.9-litre Capri.

## The RS3100

The Weslake V6 had been developed to the point where it was producing very good power, and with reliability. Unfortunately, and despite the company's best efforts, more power was needed, as were more engines. Weslake just didn't have the capacity for producing a continuous run of larger capacity and more powerful long-distance racing engines. But Cosworth did.

During 1973 Ford switched allegiance to acknowledged engine experts Cosworth Engineering. Work had already begun on producing a new production-based engine for the 1974 season (something that Jochen Neerpasch, who had defected to BMW, was completely unaware of). In fact Neerpasch actually approached Cosworth and asked for assistance with the BMW straight-six engine. Naturally due to their commitment with Ford they were unable to help him.

During discussions with Cosworth, Ford decided that it was feasible to produce a 3.1-litre engine that could be installed in a small run of roadgoing Capris. Then, by using the standard roadgoing Essex V6 block and the standard stroke (72,42 mm), but a monster 100mm bore size and special Cosworth forged pistons, the capacity would balloon to 3.412cc.

Although based on the production block, everything else about the engine would be bespoke. The Cosworth GAA, as it would become known, featured special aluminum cylinder heads, belt-driven double-overhead camshafts on each bank of cylinders, 24 valves, Luca fuel injection, Lucas Rita transistorized ignition, and dry-sumping. Problems with bottom end led to delays whilst a legal and strength-inducing solution was found. Once this had been sorted, the GAA was trialed on the dyno, where it ran reliably and breezed past the 415bhp mark. As the season progressed and the engine was developed, it would soon be producing a reliable 455bhp – enough to give the Capri a top speed of around 186mph (300km/u).

To put this into context, on its introduction the all-conquering Ford-Cosworth DFV Formula I engine delivered 408bhp at 9000rpm. By 1983, the last year the DFV won an F1 race, the power had only risen to 500bhp.

With this amount of power on tap, the RS3100 needed proper aerodynamics and a great chassis.

The real handling improvement was provided by the new aerodynamic package. The front downforce could be trimmed via slats in the front spoiler, but the big news was the 'ducktail' rear spoiler. This much-needed item really pinned the back of the Capri to the ground.

In terms of its chassis, the RS3100 was actually very similar to the RS2600. The 'infamous' plastic leaf-springs remained and the rest of the rear suspension system was composed of alloy-cased Bilstein coilovers, radius arms, anti-roll bar, Watt's linkage, and Atlas axle. To improve the roll stiffness, the spring rates would increase as the season unfolded and the rear springs would be



moved out as far towards the sides of the car as was physically possible. The front suspension was as before, although it was now equipped with magnesium hub carriers (also used at the rear). Magnesium was not just strong; it had the advantage of being light for a given size. This was important, as weight was always an issue. Due to having to run with a lot more in the way of metal paneling than the RS2600, and the heavier engine etc., the RS3100 weighed in at around 1.050kg. It was a heavy car; which required seriously effective brakes.

And it got some. Because the wheels were now 16in in diameter (16in wheels had been trialed for most of the 1973 season), it was possible to fit much larger brakes than before. Up front there were 11.9in ventilated discs, while the rears were 11.5in. These dustbin-lid-sized discs certainly helped, but the real improvement came from a special electro-hydraulic pumping system, which reacted with great speed and sensitivity. The real trick however was the hidden water-cooling system. The engineers had installed a washer reservoir well away from the scrutineers' prying eyes... it was inside the passenger seat! The water was pumped to all four wheels by means of a screen washer. Carefully positioned jets would then squirt water into the vents of the discs. Understandably, the temperature of the disc plummeted, the water evaporated, and fade-free braking was virtually guaranteed.

Engine cooling was another issue that the team had to overcome. Having experimented with a rear-mounted radiator that didn't really work, two radiators were mounted in the side wings and the front air intake was blanked off. To reduce the car's nose weight, many of the car's auxiliaries (oil cooler, diff cooler, fuel tank, etc.) had been mounted as low and as far back as possible. Transmission was a ZF five-speeder, which drove through a triple-plate clutch.

Inevitably there were some reliability and teething issues, but the Capri soon outpaced the BMWs (which by now had been equipped with 24-valve, 3.5-litre engines). During 1974 and 1975 the Capris contested 17 races, won eight times, finished second six times, and third once. BMW didn't have such a good time, especially at the 1974 Nürburgring, where the attrition rate proved to be very high. High enough, in fact, for BMW to pull out of the championship, leaving it to the semi-works and privateer BMWs to fight it out with the Capris.

Neither Ford nor BMW took any official interest in the 1975 championship. Nonetheless, a number of RS3100s were raced, successfully too, but in the hands of privateers. The year 1975 proved to be a far from vintage one for Ford. AVO was closed (the competition department at Cologne had shut down the year before), and the last appearance by a factory Cologne Capri RS3100 was at Kyalami on November 1st. Driven by Mass/Ludwig, it retired due to engine failure.

The RS3100 never really got the support and financial backing it needed and deserved. Despite this, the teams behind it were amongst the best in the world, and it was their commitment, drive and sheer hard work that put the RS3100 in front.

The RS3100 is a touring car giant and it truly deserves the accolades that are heaped upon it.



## Vaarwel 2020 - Welkom 2021!!

door Jean-Marie Geeraerts

We zeggen vaarwel aan 2020, het jaar waarin we ons veel hebben moeten ontszeggen. Er was maar weinig gelegenheid om er met onze Capri op uit te trekken en mekaar te ontmoeten.

Je kan het ook positief bekijken: Doordat er weinig meetings waren was er veel meer extra 'vrije tijd' om onze Capri eens goed onderhanden te nemen.

2021 wordt dus een jaar om naar uit te kijken om het resultaat te zien van al deze restauratieprojecten. Ook mijn Capri gaat gauw naar de carrossier voor een complete renovatie en ik kijk er al naar uit er volgend jaar mee naar de meetings te trekken in binnen- en buitenland.

Het hotel in Speyer is alvast geboekt!

Ik ben ook heel benieuwd naar waar jullie aan hebben gesleuteld het voorbije jaar. Zo zag ik onder andere heel wat bedrijvigheid passeren van Thomas...



## Vernieuwing Lidgeld

Het jaar zit er weer op en dus is het weer tijd om aan het begin van het volgende jaar je lidgeld te vernieuwen.

Ook dit jaar blijft het lidgeld ongewijzigd €35,00.

Stort je lidgeld **voor 1 maart 2021** op het rekeningnummer van onze club:

**BE54 9730 7946 8797**

met als mededeling

**LIDGELD 2021**

Gebruik je een banking app op je telefoon?

Dan kun je ook deze QR-code scannen om via de app te betalen:



## Oplossing puzzel



## 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:

**15/03/2021**



**Retouradres:**

Jean-Marie Geeraerts  
Mommestraat 104  
3550 Heusden-Zolder

Driemaandelijks tijdschrift P925557  
juli-augustus-september 2020

Afgiftekantoor 9550 HERZELE



PB-PP  
BELGIE(N)-BELGIQUE

Koop via **TROOPER** en steun



<https://www.trooper.be/capridrivers>

CLUB BELGIUM VZW