



**CAPRI
DRIVERS**

CLUB MAGAZINE

3-MAANDELIJKE PUBLICATIE

JANUARI - FEBRUARI - MAART 2023

Inhoud

Voorwoord door onze Voorzitter	3
Een mooie auto voor een mooi koppel!	4
Capri Driver Gerard in de Kijkerd	5
4 Länder Capri Treffen 2023	8
Capri Drivers helpen mekaar!	10
A Market Looking for a Car	12
Mustang Fever	15
Club Info.....	19
Secretariaat	19
Bestuur	19
Jouw bijdrage in ons boekje?	19

Voorwoord door onze Voorzitter

Hallo Capri Drivers,

We beginnen dit boekje met twee bijdragen van onze clubleden: Mick en Monique waren terecht heel trots dat hun Capri als trouwauto mocht gebruikt worden. En Gerard is deze keer onze “Capri Driver in de Kijkerd”. Geheel in zijn eigen stijl vertelt hij met heel veel plezier wat meer over zichzelf.

Dit jaar werken we met 4 clubs uit 4 landen samen om een fantastisch “4 Länder Capri Treffen” op poten te zetten. Mis zeker dit unieke evenement niet en meld je aan voor 31 mei 2023! We lichten al een tipje van de sluier op van de unieke cadeaus die je kan verzamelen als je deelneemt aan de 4 treffens. Alle details over de meetings vind je terug op de websites van de deelnemende clubs.

Dat onze club een echte club van liefhebbers en vrienden is dat mag wel gezegd worden. Capri Drivers helpen mekaar in nood en dat heb ik al wel vaker mogen ondervinden. Zo werd ik ook recent weer verder geholpen als de restauratie van mijn Capri dreigde stil te vallen door problemen met de motor. Je leest er meer over verderop in dit magazine.

Om ons magazine weer gevuld te krijgen heb ik er ook nog een stukje geschiedenis aan toegevoegd over de Ford Mustang, de peetvader van onze Capri en eindigen doen we met een verslagje van Mustang Fever in Heusden-Zolder waar de Ford Mustang 7th generation zijn officiële Europese première beleefde.

Het heeft wat langer geduurd om het boekje gevuld te krijgen, maar ik hoop dat jullie er weer heel veel leesplezier aan beleven.

Nu het boekje af is ga ik ook snel werk maken van de lidkaartjes, want ook die zijn weer veel te laat dit jaar. Maar wees gerust: wie zijn lidgeld correct betaald heeft krijgt deze ook kortelings in de brievenbus!

Tot gauw op één van de club meetings of op het Vierlandentreffen. Duimen jullie allemaal dat die van mij op tijd klaar geraakt?

Jullie voorzitter,

Jean-Marie



Een mooie auto voor een mooi koppel!

door Mick en Monique

Na veel voorbereiding was het zover, 8 oktober 2022 is de grote dag aangebroken voor onze zoon Kevin en lieve schoondochter Oumaima!

Ze trouwden in Hechtel en het zonnetje scheen, dus prima weer!.....

Dus de Capri mocht ook naar buiten!

De goudblinkende Capri, tot in de puntjes gepoetst, diende als trouw auto.

De trotse ouders en zus uit Marokko gekomen, werden verrast om in de Capri mee te rijden, wat waren ze blij!



Blinkende Capri voor de grote dag, versierd met witte lintjes



Al zeggen we het zelf; Bij een prachtig koppel, hoort een prachtige auto!

Capri Driver Gerard in de Kijkerd

tekst en foto's door Gerard Bossink

Deze keer ben ik benaderd om de rubriek “Capri Driver in de kijker” te vullen.

Jean-Marie heeft een aantal interview vragen gegeven en daar gaan we op antwoorden.

Voor diegenen die niet gelijk weten wie Gerard is....



Ik ben die gestoorde man met die megafoon die probeert het Capri trekken en de Lady's run op een beschaafde manier te leiden/verslaan. Ehhh... Afgelopen jaar zelfs spontaan een schaal model van een Capri van Johan geveild, 's avonds na de prijsuitreiking. Wat bijzonder leuk en goed voor de clubkas is afgelopen. Zo daar gaan we dan, de eerste vraag is, hoe ben jij eigenlijk bij de Drivers gekomen? Dat weet ik nog goed. Dit was op het evenement van Capri Team in Kontich (bij Antwerpen) in 2007. Dit was de eerste keer voor mij dat ik naar een Capri evenement in België ging.

Die “Bolle” wit oranje uitgebouwde type 1 was net klaar en die wilde ik aan de buiten wereld laten zien. 's Middags werd ik benaderd door de fam. Jakus of ik lid



wilde worden van de club. Het enthousiasme en vrolijkheid vond ik wel bij mij passen en ben lid geworden.

Achteraf moet ik bekennen dat we op de meeting van Capri Team waren en dat ik lid was geworden van de Drivers... Dat kwartje viel bij mij pas een paar maanden later, eh...h...

De volgende vraag, we kennen je allemaal van: Jij met die appeltjes groene Capri 1,5 3.0L GTR met dat leuke oude caravannetje en die bolle 3.0L van Annemieke (zie foto). Zo te horen in de wandelgangen ben jij alweer met een nieuw juweeltje bezig, zou je daar al iets over willen schrijven?



Amai dat wil ik wel, zoals jullie op de foto kunnen zien staat in het midden een poster van een Capri groep 5 uit 1982. Deze wil ik nabouwen en in de juiste kleurstelling terug brengen maar dan in een weg uitvoering dat wil zeggen wel uitgebouwd (RS) maar dat ik er wel die vreselijke verkeer drempels mee over kan. Nu ben ik er drie jaar mee bezig en hij is bijna klaar. Laat ik zo zeggen, hij is klaar...

Jullie van de Drivers hebben de "primeur" om hem als eerste op de foto te zien.



Het restauratie project verhaal zal ik jullie besparen, dat was een groot drama, maar uiteindelijk wel weer gelukt. Voor diegenen die het nog niet weten, mijn hobby is om alles zelf te doen en niets uit te besteden dus alles demonteren, lassen, strak maken, spuiten in de tent en weer



opbouwen.

Zo heb ik 5 jaar over die groene gedaan en 5 jaar aan die bolle gewerkt, toen werkte ik nog als int. chauffeur. Dat ik het allemaal zelf doe wil zeggen dat hij natuurlijk nooit zo mooi wordt als dat je alles door gespecialiseerde bedrijven laat doen. Maar dat vind ik nie erg nie... (ze hebben toch altijd wat te zeuren) Tot zover mijn nieuwe project.

Volgende vraag; Hoe heb jij de microbe van de Ford Capri te pakken gekregen? Nou dat zal ik vertellen. Vroeger... zat ik als kleine jongen bij mijn vader op de achterbank van onze Volkswagen Kever en zei iedere keer als er een Capri langs reed "Pa dat wordt later mijn auto" (dit was rond 1969 toen hij net uit kwam) Dat heb ik mijn vader regelmatig horen zeggen dat dat waar was. Dus rond mijn 14e jaar was ik al besmet met het Capri virus. Toen ik 19 jaar was kocht ik mijn eerste Capri 'n witte 2300GT van dec '72 oftewel een type 1.5 en hierna volgen er nog 6 tot nu.

Volgende vraag; Wie is Gerard buiten de Capri wereld? Gerard is een gepensioneerde vrachtwagen chauffeur met 2 rechter handen met veel geduld en daar moet je mee uitkijken want voor je het weet ben je alleen maar klusjes voor een ander aan het doen en kom je niet meer aan je eigen dingen toe. Zo heb ik ook nog mijn allereerste Zundapp van 1970, ook een paar jaar geleden weer helemaal opgekuist en ga er regelmatig mee toeren. Daarbij ben ik opa en heb



2 bijna 3 kleinkinderen EN... mijn andere dochter gaat trouwen binnenkort op... 7-7-2023... Mijn 'nieuwe Capri' is de trouw auto dus dat levert sowieso mooie plaatjes op. Ahum... bekende datum, hoor jullie al denken, dat is tijdens onze meeting!

Inderdaad, de eerste datum was geen probleem geweest maar toen ging het bestuur schuiven i.v.m. de 4 landen route en nu ga ik er niet bij wezen dit jaar helaas. Zo heb ik nog als hobby fotograferen en ik sta bekend als sfeer maker oftewel de boel opleuken en gezellig maken. Zo

genoeg over mezelf.

Hé, er zijn geen vragen meer. Mooi dan ga ik weer verder met het beletteren van de Capri, heb alle bestelde stikers binnen en kan beginnen. Ook een heel leuk klusje. Zoals je een klein beetje op de foto kan zien komt er redelijk veel tekst op te staan en dan alleen in blauw en wit.

Als laatste nog een verrassing want de tekst wordt in veel gevallen aangepast. De Duitse reclame van D&W daar heb ik niet zoveel mee en in de familie zitten wel een paar bedrijfjes die de Capri kunnen opleuken... We zullen zien.

Tot zover mijn bijdragen voor de rubriek, "Capri Driver Gerard in de Kijkerd"

Groetjes, Gerard BOSS ink.

4 Länder Capri Treffen 2023

Dit jaar werken we met 4 clubs uit 4 landen samen om een fantastische Capri Tour op poten te zetten.

We vertrekken in Beekbergen voor de meeting van Ford Capri Club Nederland. Het weekend erna reizen we door naar Duitsland voor de meeting van onze vrienden van Westerholt. Na een korte pauze trekken we dan naar het prachtige Luxemburg voor het treffen van de Capri Frenn Lëtzebuerg. Eindigen doen we op ons eigen treffen in Diepenbeek.

Wie zich inschrijft voor alle vier de meetings kan bij aanmelding voor de meeting in Nederland ook een uniek T-shirt bestellen. Deze T-shirts zul je tijdens de meeting of na de meeting niet meer kunnen kopen, dus als je ook zo'n T-shirt wil zorg dan dat je je zeker op tijd aanmeldt voor de 4 meetings!

Naast dit unieke T-shirt zullen er nog een aantal unieke cadeaus uitgedeeld worden aan de deelnemers:

- Een roadbook waarin je een stempel kan verzamelen van de 4 deelnemende clubs.
- Een unieke poster per club die je enkel kan verkrijgen als welkomstcadeau per meeting. Dat zijn 4 unieke posters om te verzamelen!
- Een box met een aandenken uit elk land.

Aanmelden doe je voor elke meeting apart via deze links:

Nederland

<http://www.fordcapriclubnederland.nl/evenementen/fccn-internationale-meeting-2023>

Duitsland

<https://www.capri-club-westerholt.de/treffen-2023>

Luxemburg

<http://caprilux.eu/index.php/root/4-european-ford-capri-revival-2023/>

België

<http://capridrivers.be/InternationalMeeting/Register?language=Nederlands>

Om je T-shirt te kunnen bestellen moet je wel aanmelden **voor 31 mei 2023!**

Meer info over de meetings zelf vind je terug op de websites van de verschillende clubs. We hopen allemaal op een talrijke opkomst van zoveel mogelijk Capri's uit alle hoeken van Europa.



✓✓✓✓

4 LÄNDER CAPRI TREFFEN 2023



- 2-4 JUNI - NEDERLAND
- 9-11 JUNI - DEUTSCHLAND
- 30-2 JUNI/JULI - LËTZEBUERG
- 6-9 JULI - BELGIË




✓✓✓✓

4 LÄNDER CAPRI TREFFEN 2023



- 2-4 JUNI - NEDERLAND
- 9-11 JUNI - DEUTSCHLAND
- 30-2 JUNI/JULI - LËTZEBUERG
- 6-9 JULI - BELGIË




✓✓✓✓

4 LÄNDER CAPRI TREFFEN 2023



- 2-4 JUNI - NEDERLAND
- 9-11 JUNI - DEUTSCHLAND
- 30-2 JUNI/JULI - LËTZEBUERG
- 6-9 JULI - BELGIË




✓✓✓✓

4 LÄNDER CAPRI TREFFEN 2023



- 2-4 JUNI - NEDERLAND
- 9-11 JUNI - DEUTSCHLAND
- 30-2 JUNI/JULI - LËTZEBUERG
- 6-9 JULI - BELGIË



Capri Drivers helpen mekaar!

door Jean-Marie Geeraerts

Het zal velen van jullie niet ontgaan zijn dat mijn Capri ondertussen al ruim twee jaar weg is voor een complete restauratie. Het volledige verhaal van de restauratie zal ik in één van de volgende edities van dit magazine vertellen, maar langs deze weg wil ik eens extra mijn appreciatie tonen aan alle Capri Drivers die me al met raad en daad geholpen hebben.

Het 4-Länder Treffen begint nu heel dichtbij te komen en dus begint bij mij de stress ook danig te stijgen om er zeker van te zijn dat de Capri op tijd klaar is. Vorig jaar heb ik al moeten overslaan, dus dit jaar wil ik er echt wel zeker van zijn dat de Capri er weer bij is.

Nu bleek de garagist de motor maar niet aan de praat te krijgen. Bij het omhoog halen van de klep komt er benzine, maar bij het starten wil de motor niet blijven draaien. Hij ploft af en toe en daarbij houdt het op. Er zal dus ergens iets mis zitten in de aansluiting van de injectie, maar het is duidelijk geen evidentie om uit te pluizen waar het mis zit.

Een bijkomend probleem is dat de vorige “restaurateur” de injectie heel slordig aangesloten had en dat geen enkele van de slangen de juiste lengte had. Daardoor is het moeilijk om af te leiden wat nu juist naar waar moet lopen.

Ten einde raad vraagt mijn garagist of er in de club niemand is met een rijdende 2.8i om een keer te kunnen vergelijken hoe de aansluitingen correct moeten lopen. Na een oproep in onze WhatsApp groep vind ik Kenny bereid om zijn 280 Brooklands langs te brengen. Samen met Frankie wordt de Capri op de trailer naar Lummen gebracht en daar in de garage neus aan neus gezet met de mijne.



Twee dagen later komt het verlossende berichtje: De motor draait!

En wat was nu de oorzaak? Het bleek dat de benzineleiding niet correct was aangesloten waardoor er dus gewoon geen benzine ingepompt werd als de motor daarom vroeg. Tja, en een Capri die rijdt voorlopig nog niet zonder benzine, he...

Ikke alvast dolgelukkig dat er terug leven in de motor zit en dat er eindelijk weer echt kan verder gewerkt worden aan het opbouwen van de Capri. Een paar dagen later opnieuw een probleempje: de ventilator van de verwarming werkt niet meer en de teller van de klokken geven geen respons. De verwarming die ik zelf nog heb liggen zit helaas ook vast en ik heb nog wel een klok liggen thuis, maar die ligt al zolang in de garage dat ik ook niet helemaal zeker ben dat die werkt.

Opnieuw kan ik bij Kenny terecht. Hij heeft nog een werkende verwarming liggen en dus trek ik naar Lier om die op te pikken. De klok van mij is nog niet getest, dus neem ik voor de zekerheid gelijk ook maar een extra klok mee. Dan ben ik meteen zeker dat ik een werkende heb en er niet opnieuw tijd verloren wordt.

Op paasmaandag spreken we uiteindelijk ook af om de Capri van Kenny terug op te halen en weer naar huis te brengen.



Als ik toekom zie ik dat de 280 Brooklands ook een flinke poetsbeurt gekregen heeft zodat hij weer netjes staat te blinken terwijl hij op zijn baasje wacht om weer mee naar huis te mogen.

Even later komen Kenny en Frankie toe met de trailer om de Capri op te laden en terug naar Lier te brengen.



Merci voor alle hulp en nu maar duimen dat hij ook echt op tijd klaar geraakt!



A Market Looking for a Car

The Mustang, the perfect car at the perfect time

Bron: <https://corporate.ford.com/articles/history/mustang.html>

De titel van dit verhaal is ontleend aan een interne Ford-toespraak en werd gebruikt om de demografie van de babyboomer te beschrijven ten tijde van de creatie van de Mustang. Ford besteedde veel tijd en moeite om te proberen te anticiperen op hoe de veranderende auto-koopomgeving eruit zou zien in de jaren 1960 en was tot de conclusie gekomen dat ze geen product hadden dat aan de behoeften van deze nieuwe consumenten voldeed.

De babyboomgeneratie werd volwassen en meer mensen gingen naar de universiteit dan ooit tevoren. Marktonderzoek van Ford had consequent aangetoond dat universitair opgeleide consumenten auto's kopen tegen een fenomenaal hoger tarief. In 1962 werd bijvoorbeeld 46% van de nieuwe auto-aankopen gedaan door mensen met een bepaald niveau van universiteit, ondanks het feit dat ze slechts 18% van de totale bevolking uitmaakten. Bovendien waren meer Amerikaanse gezinnen op zoek naar een tweede auto aan hun garage. Het aantal gezinnen dat twee of meer auto's bezat, steeg van 1 miljoen in 1959 tot 13 miljoen in 1963 en bleef stijgen. Uit onderzoek bleek dat vrouwelijke autobezitters een van de segmenten waren die het snelst groeiden en dat het aantal vrouwelijke bestuurders tussen 1953 en 1963 met 1963% was toegenomen. Vrouwen maakten meestal het meeste gebruik van de tweede auto en ze vormden een mening over wat voor soort auto het zou moeten zijn - klein en wendbaar dat gemakkelijk zou kunnen omgaan en parkeren. Met andere woorden, er werd een grote, specifieke, jeugdige, goed opgeleide markt gecreëerd met een speciale nadruk op vrouwelijke chauffeurs.

Deze jeugdige markt zou een grotere rol spelen bij aankopen en had bepaalde wensen, waaronder de optie voor handmatige en automatische transmissie, kuipstoelen en een sportieve flair voor hun auto's. Onderzoek wees ook uit dat ontwerpvoorkeuren het geluid van een krachtige motor en het gevoel dicht bij de weg te zijn omvatten. Onze interne documenten merkten op: "Gezien de ingrediënten van jeugd, opleiding, goed loon en een verlangen naar stijl en sportiviteit in auto's, moesten we nog steeds in gedachten houden dat een groot deel van de markt waar we op mikten bestond uit jonge mensen die net begonnen waren in het leven en een goed potentieel en een mooie smaak hadden in duurzame goederen - maar relatief weinig contant geld. Een vroeg ontwerpdoel was om de auto binnen het bereik van die kopers te houden." Een lage instapprijs werd dus van cruciaal belang geacht voor het succes van de auto.

De aandacht voor detail terwijl de auto werd gepland, was uitputtend en uitgebreid. Gezien de jeugd van de potentiële markt, voerde de onderzoeksafdeling een onderzoek uit naar de perceptie van kuipstoelen als een hulpmiddel of belemmering voor romantiek onder jongeren. De studie werd uitgevoerd op hogescholen in acht steden in het hele land en "42% van de steekproefgrootte gaf de voorkeur aan kuipstoelen voor eerste dates, maar het aantal daalde tot 15% voor paren die stabiel gingen."

De ontwerpers van Ford creëerden drie stylingauto's en hebben zorgvuldig gelezen hoe het

publiek op hun functies reageert. Geselecteerde groepen werden uitgenodigd om naar deze experimentele auto's te kijken en hun mening te geven. De eerste was de Allegro concept car die werd geproduceerd met als inspiratie de steeds belangrijker wordende Europese import. De auto had verschillende innovatieve ontwerpkenmerken, waaronder een vaste stoel, beweegbare rem- en gaspedalen en een stuurkolom met zwenkarm om het in- en uitstappen naar de auto gemakkelijker te maken. De lange motorkap en grille kenmerken werden later overgenomen voor de productie Mustang.



De Mustang I was een tweezits concept car die ook leende van Europese styling noten. Van dit kleine, sportieve model werden twee versies gemaakt, met een middenmotor en zijstroomscheppen voor koeling. Eerst een showauto van glasvezel en een tweede volledig functionerend voertuig dat in oktober 1962 in Watkins Glen in première ging. De Watkins Glen-première zorgde voor fenomenale opwinding toen mensen van de tribunes stroomden om de auto te omringen. Beide versies werden ook veel gebruikt op autoshow's en werden rondgetourd op universiteitscampussen om de interesse in de kleinere sportwagens te peilen.



Er werd een crashprogramma uitgevoerd om een vroege ontwerpoplossing te krijgen. Ontwerpers van de Corporate Projects Studio, de Ford Studio en de Lincoln-Mercury Studio kregen pakketafmetingen en werden gevraagd om deel te nemen aan een open competitie met slechts twee weken om kleimodellen van hun ontwerpideeën te presenteren. Twee weken later werden zeven ontwerpinzendingen beoordeeld en één viel duidelijk op. Het topmanagement kwam keer op keer terug op een kleine witte auto met rode wielen geproduceerd door Ford Studio. Om de keuze te valideren, werden geselecteerde groepen potentiële kopers uitgenodigd om de zeven voorstellen te bekijken waarbij, opnieuw, het Ford Studio-model de favoriet was. Er werd een ontwerp gemaakt.

Voordat de details werden afgerond, werd de Mustang II ontworpen als een marktonderzoekstool om de ontwerpkeuze te valideren. Deze vierzits sportwagen bevatte elementen van de aanstaande productie Mustang. De carrosserie van de auto, versterkt met glasvezel, werd vijf centimeter uitgerekt en het dak met drie centimeter verlaagd. Het concept maakte zijn debuut in Watkins Glen in oktober 1963 om enthousiasme voor de aanstaande productie Mustang op te wekken. De auto werd intern omschreven als "Persoonlijkheid: ingetogen genoeg om naar de kerk te gaan, racy genoeg voor de dragstrip, modieus genoeg voor de countryclub."



De introductiestrategie voor de auto wordt het best geïllustreerd door een verhaal. Ford bracht 52 koppels met jonge kinderen binnen om de Mustang te zien. Deze groep had buiten de verwachte

demografie voor de auto moeten vallen, gezien hun kleine kinderen. Na het beoordelen van de auto werd de koppels gevraagd of het een praktische auto voor het gezin zou zijn. De meesten antwoordden 'nee'. De koppels werd vervolgens gevraagd om de prijs te noemen waarvan ze dachten dat de auto voor de verkoop zou kunnen worden verkocht. De meesten kozen cijfers die duizenden boven de verwachte verkoopprijs lagen. Toen ze de werkelijke prijs te horen kregen, ondergingen de koppels een vreemde verandering van meningen. Mannen en vrouwen gingen terug voor een tweede blik op de Mustang, en begonnen zonder uitzondering redenen te vinden waarom deze auto toch echt praktisch voor hen zou zijn. Het ontwerp, de functies, de opties en de prijs maakten het onweerstaanbaar.

Ford's interne marketing merkte op: "We hebben besloten om zwaar in te zetten op glamourfoto's van de Mustang om te pronken met zijn frisse nieuwe styling. We traptten zachtjes de prestatie- en bruikbaarheidshoeken en we schreeuwden over de onverwacht lage prijs van de daken. We



zouden vertrouwen op styling en prijs om potentiële klanten te laten rennen voor en excuus om te beslissen dat de auto goed zou presteren en hanteren, we zouden dat punt niet zijn."

De weg voor de introductie was gezet, Ford vond dat het een winnend ontwerp en een geweldige prijs had, maar hoe moesten ze iedereen op de hoogte brengen van de nieuwe ponycar? De persconferentie waarin de auto voor de media werd aangekondigd, vond plaats op de Wereldtentoonstelling van New York op 17 april 1964 voor een breed groot media-contingent. Een andere benadering die dag was baanbrekend - voor het eerst in de tv-geschiedenis kocht een grote autofabrikant tijd op alle drie de netwerken om een advertentie uit te voeren waarin de prijs en het uiterlijk van de auto werden benadrukt. De advertenties liepen op HAZEL (NBC), PERRY MASON (CBS) en de JIMMY DEAN SHOW (ABC) en werden door meer dan 29 miljoen kijkers gezien.

Er was meteen sprake van een "Mustang Mania": Klanten overspoelden dealers in het hele land om de nieuwe auto te zien en erin te rijden. Een dealer uit Chicago moest de deuren van de Mustangs in zijn showroom op slot doen, omdat zoveel mensen zich op een gegeven moment in de auto's probeerden te verdringen en ze zichzelf dreigden te verwonden. In Prescott, Arkansas, met 2.500 inwoners, kwamen meer dan 450 middelbare scholieren massaal opdagen en veroorzaakten bijna een rel toen ze de nieuwe auto probeerden te zien. Een dealer uit Pittsburgh met

een Mustang op het wasrek kon de auto niet naar beneden krijgen vanwege de drukte beneden. In Garland Texas bieden 15 mensen om het enige showroommodel te krijgen waarbij de winnaar in de auto slaapt om ervoor te zorgen dat deze niet werd verkocht voordat zijn cheque de volgende dag werd gevalideerd. Meer dan 4 miljoen klanten bezochten het eerste weekend showrooms, maar velen kwamen om meer te doen dan alleen de nieuwe auto te bekijken, want er werden er meer dan 22.000 besteld. Dit zijn slechts enkele van de talloze verhalen toen de natie verliefd werd op de Mustang.

Binnen vier maanden waren er meer dan 100.000 Mustangs verkocht en had de auto zijn plaats ingenomen in de top vijf van auto's in verkoopvolume. In totaal werden er meer dan 420.000 verkocht in het eerste kalenderjaar, waardoor de Mustang de meest succesvolle auto is die in de VS is gelanceerd. De auto sloot ook op emotioneel niveau aan, want het bedrijf ontving meer dan 4.000 stukjes fanmail van klanten die verliefd waren op hun Mustangs.

Op 2 maart 1966 rolde de miljoenste Mustang van de band in de Dearborn Assembly-fabriek. Daarmee vestigde de Mustang niet alleen een nieuw Amerikaans productierecord voor personenauto's, maar werd hij ook geprezen als de grootste impact op de Amerikaanse economie van elke nieuwe auto sinds de Tweede Wereldoorlog.



Mustang Fever

tekst en foto's door Jean-Marie Geeraerts, foto's Mustang 7th generation met dank aan Ford Press Belux

Tijdens het weekend van 15 en 16 april was er de 21^{ste} editie van Mustang Fever aan en rond de Mustang Garage in Heusden-Zolder. Als leasewagen hebben we tegenwoordig ook een heuse Mustang - geen coole en muzikale V8, maar een quasi geruisloze elektrische Mach-E - en dus trekken we met ons "Paardje" op zondagmiddag richting Mustang Garage. Ik ben wel heel curieus naar de aangekondigde Europese première van de Mustang 7th generation en op Mustang Fever is sowieso altijd best wel wat te beleven.

Het is vandaag ook karnaval in Heusden-Centrum en dus is de route richting het evenement wat aangepast. We volgen gewoon een aantal Mustangs richting het evenement. Dat maakt het extra gemakkelijk. Alhoewel het echt niet moeilijk was om te vinden, want de route werd voor de bezoekers netjes en heel duidelijk gemarkeerd met oranje pijltjes met Mustang logo.

Aangekomen krijgen we net als de andere bezoekers een sticker met nummer op de voorruit en volgen we de aanwijzingen van de crew. Er is een speciaal plekje gereserveerd vlakbij de Mustang Garage waar alle Mach-E's verzameld worden. Onderweg valt het op dat de voetgangers ons niet horen aankomen, maar we rijden gewoon geduldig achter de toeschouwers. Het valt op dat ondanks de stilte ons





“Paardje” toch ook best wel wat beziens krijgt. Je wordt er *bijna* verlegen van.

Blijkbaar hadden ze niet zoveel Mach-E's verwacht, want het kruispunt staat al goed vol en dus plaatsen we ons “Paardje” naast de weg vlak tegen de haag.

Aan de overkant staat al een hele rij. Verschillende eigenaars hebben hun Mach-E een persoonlijk tintje gegeven door hem te

wrappen of van enkele extra accessoires te voorzien.

We wandelen verder langs de Mustangs die heel de wijk weer ingenomen hebben, regelmatig eens stoppend om een van de vele speciale Mustangs te fotograferen.





Binnen in de showroom staat een knalgeel prototype van de Ford Mustang 7th generation te blinken tussen de indrukwekkende verzameling miniaturen van Adelbert.

Net als we die staan te bewonderen valt even de elektriciteit uit in de hele wijk en zitten we dus even zonder stroom. Het duurt blijkbaar even eerdat dat hersteld zal zijn, dus gaan we terug naar buiten om onze 'fotoronde' verder af te werken.

Voor de fans vind je hieronder enkele foto's van het prototype met dank aan Ford Press Belux.





Club Info

Secretariaat

Capri Drivers Club Belgium vzw
Nieuwstraat 69
3511 Hasselt
België

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

Bestuur

Voorzitter

Jean-Marie Geeraerts
✉ jeanmarie.geeraerts@gmail.com
☎ +32 475 71 27 64

Ondervoorzitter

Kurt Goris

Penningmeester / Secretaris

Dirk Jakus
✉ dirk.jakus@hotmail.com
☎ +32 491 29 73 69

Bestuurslid

Eefje Van den Brande

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.

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 jouw leuke verhaal over jezelf, je Capri, je belevenissen, ...

Einddatum voor inzendingen voor het volgende boekje:

15/06/2023



Retouradres:

Jean-Marie Geeraerts
Mommestraat 104
3550 Heusden-Zolder

Driemaandelijks tijdschrift P925557
januari - februari - maart 2023

Afgiftekantoor 9550 HERZELE

