



CLUB MAGAZINE

3-MAANDELIJKSE PUBLICATIE

OKTOBER - NOVEMBER - DECEMBER 2024

Inhoud

Voorwoord door onze Voorzitter	3
Capri Driver in de Kijker: Jan Mattheeussen.....	4
De Capri Drivers maken kennis met de nieuwe elektrische Ford Capri.....	7
Carl vertelt	17
Club Info.....	19
Lid worden of je lidgeld vernieuwen.....	19
Secretariaat	19
Bestuur.....	19
Jouw bijdrage in ons boekje?	19

Voorwoord door onze Voorzitter

Hallo Capri Drivers,

Dit is alweer het laatste boekje van 2024. Het was een goed gevuld jaar met heel wat leuke meetings. Een jaar waarin onze club weer enkele nieuwe leden mocht verwelkomen: Frankie Lambrechts, Luc Herroelen, Rini Aertse, Ton Pelders en Pascal Daemen. Op Luc na, eigenlijk allemaal al een beetje 'oude bekenden' voor de meesten van ons. Bij deze wil ik jullie namens de club van harte welkom heten. Hopelijk mogen we samen nog lang genieten van onze favoriete Ford!

In dit boekje pikken we terug de draad op met de voorstelling van de Capri Driver in de kijker en deze keer vertelt Jan Mattheussen wat meer over zichzelf. Jan is al lid van 2010, maar we zien hem niet zo vaak. Voor velen van jullie is hij vermoedelijk een 'nobele onbekende' en dus de ideale persoon om hier aan jullie voor te stellen.

Op zaterdag 14 december organiseerde Ford België een kennismaking met de nieuwe Ford Capri op de testbanen van Lommel Proving Ground. We mochten hiervoor in totaal 18 echte Capri fans uitnodigen. Enige voorwaarde voor Ford: kom met je oude Capri! De deelnemers werden netjes verdeeld onder de twee clubs van het land. Er waren dus 9 Capri Drivers en 9 vrienden van Capri Team Belgium uitgenodigd.

We sluiten dit boekje af met het begin van het vervolgverhaal van Carl die begonnen is met twee grote restauratieprojecten. In deze editie lezen jullie dus hoe het allemaal begint en per boekje kunnen we samen volgen hoe de Capri's van Carl veranderen in echte pareltjes. Ikzelf ben alvast heel nieuwsgierig naar het eindresultaat!

Om af te sluiten wil ik jullie ook nog eens herinneren aan het vernieuwen van het lidgeld. Enkele leden hebben hun lidgeld voor 2025 al betaald. Top! Mag ik aan wie nog niet betaald heeft vragen om dit zeker te doen voor het einde van januari? Met de verandering van de verzekering van Marsh naar BEHVA Insurances moeten we de effectief aangesloten leden eerder doorgeven dan voorbije jaren, vandaar. Je vindt alle informatie om je lidgeld te vernieuwen op de laatste pagina van elk clubboekje.

Ik wens jullie vele plezierige en veilige kilometers in 2025!

Tot gauw, jullie voorzitter,

Jean-Marie



Capri Driver in de Kijker: Jan Mattheussen

door Jean-Marie Geeraerts en Jan natuurlijk

Hey Jan, ik zie dat je al lid bent van onze club van 2010. Herinner je je nog hoe je onze club ontdekt hebt en waarom je lid geworden bent?

De club heb ik ontdekt toen we in Nederland waren op een onderdelendag. Ik reed toen best veel met de capri gezien het mijn dagelijks vervoer was en ook wel eens een uitstap maakte op zoek naar leuke onderdelen, Op die moment totaal geen idee van de “grootte” van de capri wereld. Waar het juist was weet ik niet meer. Het was een parking/plein waar verder niet echt veel in de buurt was. Op de parking nog slechts 1 capri met Belgische nummerplaat. Kijkend naar wat onderdelen werd ik aangesproken met “Ah nog Belgen hier”. Dit was mijn eerste ontmoeting met de wel bekende Peter Theunissen en Demis Rutten waar in het gesprek Peter natuurlijk zei: “Je moet een naar de club komen.” En zo geschiede...

Kun je ons vertellen hoe de liefde voor de Ford Capri begonnen is en wat was je allereerste Capri?



Toen ik een jaar of 15 was en de brommers al wat alledaags waren keek ik naar iets met wat meer techniek om aan te sleutelen. Men ouders hadden toen een BMW E34 2.0 benzine wat ik ook een mooie auto vond. Deze ging weg omdat de chassisbalken achteraan volledig door aan het roesten waren. Eigenlijk wilde ik die houden maar dat mocht niet, zoals mijn moeder toen zei: “Je bent gek met zo een auto dan rijd je jezelf dood”. Dus toen de BMW weg was en ik nog eens in oude foto boeken keek kwam ik de foto's van de capri's weer tegen van men vader. En vervolgens beginnen zoeken naar een betaalbaar exemplaar als project terwijl ik men vader overtuigde dat het allemaal wel goed kwam en ik toch nog 2 jaar had voor ik 18 was en dat ik dan toch een auto nodig had en dat het dan 2 vliegen in 1 klap waren.

Al weet ik niet of het kwam door mijn argumenten of zen eigen nostalgische gevoelens naar de auto. Maar zo kwamen we toch terecht in Limburg. Daar stond een grijze 2.0 V6 met best wat werk aan (maar we hadden tijd) en het was de enige capri op het net die ik toen mocht kopen.

De bestuurdersdeur was flink gedeukt, de deurstijl van aan chassis tot aan het dak krom, het vinyl dak was er af en volledig aan het roesten en de motor had hij de bougies er uitgehaald vol olie gegoten en de bougies er terug in gedraaid (de motor zat helemaal vast) dat was men eerste capri. Toen nog met goeie moed en blij dat ik een capri had.



Ik heb al wel wat foto's zien passeren van verschillende Capri's die je in je bezit gehad hebt. Kun je ons daar wat meer over vertellen?

De eerste was dus de grijze mk3 2.0 V6 hier zijn we vol goede moed aan begonnen, maar de schade aan de deurstijl en dak waren te groot, we zijn toen bij een garage geweest en die zouden er aan willen beginnen om de deurstijl recht te krijgen maar ze waren bang dat ze hem gewoon uit de dorpel zouden trekken, ze hadden er een bedrag op gezet dat al velen malen hoger was dan wat ik de auto betaald had. Als 16 jarige was dat niet te betalen en de auto is gestript naar de sloop gegaan.



De 2de capri was (bleek achteraf) een mk2 met facelift naar mk3 1.6 (zwart) deze kwam ook uit Limburg. Toen we hem ophaalden stond er enkel het stuur en de voorbrug met wielen en motor er nog in. Al de rest was er los bij + nog onderdelen van 2-3 andere capri's een echt bouw pakket dus.

Toen was ik al 17 en begon het best te spannen om op men 18 met een capri rond te rijden. Deze hebben we dan op 2-3 maanden afgewerkt. Eerst nog wat plamuur- en spuitwerk en dan de auto monteren, de 2.0 v6 had ik los gekregen en een revisie gegeven, De papieren bij Ford laten homologeren en natuurlijk naar de keuring voor dagelijks gebruik. Dat was men grootste schrik!!!

Dat bleek niet nodig want ik werd enkel afgekeurd voor een slecht beeld van de koplamp. Deze vervangen en de auto kon ingeschreven worden.

Blij als 18 jarige men eerste auto een zwarte capri 2.0 V6 met zehnder kit er rond, wat wil een jongen nog meer !!! Achteraf de 2.0 vervangen door een 2.8 op carbu.



Later is de zwarte dan blauw geworden (zoals de meeste hem zullen kennen) en de brede 13" velgen er onder. Iets wat (nog) niet iedereen weet: van deze Turbo Performance velgen 13" 8j heb ik nog twee sets op reserve liggen...

Deze is achteraf verkocht en naar Wallonië gegaan

En hoe zit het nu met je huidige Capri, want die hebben we ook al een hele tijd niet meer in 't echt gezien?

De laatste en huidige capri is de mk3 2.8i (1979) die komt uit Zwolle. Hier is niet zo veel aan gebeurd, turbo spoiler er op, jaloezieën op de ramen en de 13" velgen er weer onder, voor mij staat



hij zo super. Maar na een drietal maanden de capri te rijden is er een drijfstang los gekomen ... met heel wat schade tot gevolg. Dus andere 2.8 gezocht. Maar de 2.8i componenten zijn niet zo makkelijk te vinden en al zeker niet nieuw (of onbetaalbaar) dus hebben we het over een andere boeg gegooid. De 2.8 kreeg een volledige revisie, boring naar de 2de overmaat, cilinderkoppen aangepast, nokkenas veranderd, nokkenas timing, inlaatbed er op voor triple Weber maar ... in combinatie met KMS injectie, dus 3 body's er op met injectoren, ee, triggerwiel op de krukas, coilpack in plaats van stroomverdeler.... CU computer in het handschoenkastje. Super tevreden mee.

Door tijdsgebrek staat deze op stalling voor een nieuwe en totale restauratie.

Je bent een heel druk bezet persoon. Dat weet ik, maar vertel eens: Wat zorgt ervoor dat we je zo weinig zien?

Door zelfstandig te zijn in de bouw met een partner die ook zelfstandig is in de bouw en 2 kleine kinderen is er weinig tijd over om nog andere dingen te doen. We hebben ook net een totale verbouwing achter de rug thuis en dus zijn de dagen steeds te kort

Heb je naast al die drukke bezigheden nog tijd voor andere hobby's?

Neen er zijn geen andere hobby's in de plaats van de capri gekomen omdat er geen tijd voor is. Als er terug tijd over is zal de capri terug boven gehaald worden.

Bedankt om tijd te nemen in je drukke agenda voor dit interview. We kijken er naar uit om jou en de Capri terug samen te zien!



De Capri Drivers maken kennis met de nieuwe elektrische Ford Capri

door Jean-Marie Geeraerts, aangevuld met foto's verkregen via Ford

Ford België wou voor de echte Ford Capri fans een speciaal evenement op poten zetten om ze te laten kennismaken met hun nieuwe Ford Capri. Er mochten in totaal 18 fans meedoen met het evenement en dus werden de deelnemers eerlijk verdeeld onder de leden van onze club en de leden van Capri Team.

De Capri Drivers werden door Mick uitgenodigd om bij hem thuis te verzamelen. Mick woont immers maar op een paar minuten van Lommel Proving Ground. De ideale plek dus om af te spreken om samen zeker op tijd te zijn voor de afspraak.

Het evenement start om 11u en we worden aan de ingang van LPG verwacht tussen 10u30 en 10u45. De Capri Drivers verzamelen dus tegen 9u30 bij Mick voor koffie en ontbijtkoeken.

Ikzelf ga 's morgens nog snel even langs de carwash om de Capri een snelle poetsbeurt te geven en daarna naar Lommel richting het huis van Mick. Als ik toekom zie ik de twee Capri's van Luc al voor de deur staan. Luc zelf rijdt met de elektrische Capri en Dirk is er met de brede MK II van Luc. Ik zet mijn Capri er netjes voor en bel aan. Ik word hartelijk verwelkomd door Mick en zet me bij aan de ontbijttafel. Luc en Mick hebben allebei voor ontbijtkoeken gezorgd, dus we moeten alvast zeker geen honger lijden.

Even later komen ook David, Marc en Johan toe. Het is nu alleen nog wachten op Bart, want Jean-Luc kon er helaas niet bij zijn vandaag. Johan had Bart vlak voor hem zien rijden, alleen is Bart plotseling ergens afgeslagen. Blijkbaar had de GPS van Bart een andere route in gedachten en was dat niet meteen de beste route. Met de nodige omwegen komt Bart uiteindelijk ook toe tegen 10u15. Net op tijd om samen met de rest te vertrekken richting LPG. We geven Bart ook een paar koffiekoeken mee voor onderweg en dan vertrekken we in colonne naar LPG.



Onderweg hebben we heel wat bekijks. Het is dan ook niet elke dag dat je 8 oude Capri's in colonne ziet passeren!



Als we toekomen staan de mannen en dame van Capri Team al klaar voor de ingang. Ik maak snel enkele foto's van de groep en dan gaan we ons aanmelden. We worden hartelijk verwelkomd door Jo en Julien van Ford. Ik moet helaas mijn fototoestel achterlaten en bij iedereen wordt de camera van de GSM afgeplakt. Er zijn enkele professionele fotografen ingehuurd en deze zullen de nodige foto's en video-opnames maken. Er wordt ook gewerkt op LPG vandaag en dus bestaat de kans dat we anders ongewild wel een foto van een geheim prototype maken. Begrijpelijk dat Ford dat niet wil. Het voordeel is dat ik me daardoor ook helemaal kan concentreren op het genieten van het evenement.



Enkele van de instructeurs van het Driver Training Center van LPG zijn er ook al en zullen ons begeleiden naar de grote cirkel vlakbij het ontmoetingscentrum van LPG. Een aantal van hen herken ik als instructeur waar ik les van kreeg tijdens de Pro Driver Training die ik een tijdje geleden hier volgde.



De witte Transit bus rijdt voorop gevolgd door 17 Capri's en een Ford Focus - De Capri van Fien van Capri Team wou helaas op het laatste moment niet meewerken. De rij wordt afgesloten door een tweede Transit bus. De fotografen van dienst doen hun uiterste best om alle Capri's en route op beeld vast te leggen.

Eens zien of het ze gelukt is om iedereen op beeld te krijgen...





Even later komen we allemaal toe op de grote cirkel en daar worden alle Capri's netjes naast mekaar geparkeerd. Dankzij de vakkundige begeleiding van Alfredo staan alle neuzen perfect recht en gelijk!



We gaan naar binnen naar het bezoekerscentrum van LPG, waar we van Jo Declercq een korte uitleg krijgen over het belang van Ford LPG en wat er allemaal van testwerk verricht wordt door de ingenieurs en testpiloten van LPG. De presentatie was maar nieuw voor 3 van de aanwezigen, dus ging Jo er iets sneller over dan gewoonlijk. Dat gaf dan meer tijd om filmpjes te tonen over de ontwikkeling van de nieuwe Ford Capri - de "marketing speech" zo te zeggen.



Er is ook een uitgebreide broodjeslunch voorzien om de innerlijke mens te versterken en Alfredo van het Driver Training Center vertelt ons de basis over de rijdynamica van een auto en hoe je correct in een auto moet zitten. Voor het laatste vraagt hij een vrijwilliger om plaats te nemen in de speciaal hiervoor gebouwde demo-auto in het leslokaal. Dit is 1/4de Ford Puma waarin je je stoel en stuurwiel kan instellen net als in een normale auto. Fien van Capri Team neemt als vrijwilliger plaats achter het stuur en Alfredo licht toe hoe je correct in je stoel moet zitten. Als ik me alles nog juist herinner, is dit de korte samenvatting:



1. Hoogte van de stoel instellen zodat je ogen ongeveer in het midden van de voorruit uitkomen.
2. Hoofdsteun instellen zodat de bovenkant van de hoofd-



steun ongeveer overeenkomt met de bovenkant van je hoofd

3. Schuif je stoel naar voor of achter zodat je een hoek van ongeveer 45 graden vormt als je je linker voet laat rusten met de koppeling volledig ingedrukt. In geval van een auto met automatische versnelling, laat je je voet links van het rempedaal op de daarvoor voorziene plaat rusten.
4. De rugleuning stel je in zodat je rug altijd contact houdt met de zetel van de auto.
5. Het stuurwiel stel je in zodat je armen een hoek van ongeveer 45 graden vormen als je het stuurwiel vasthoudt op kwart voor drie, m.a.w. met de duimen op de spaken van het stuur. Je kan de ideale afstand inschatten door je handen bovenop het stuur te leggen. Je polsen moeten dan rusten op het stuur.
6. Als laatste stel je je gordel in de hoogte in zodat die op je schouder rust en niet in de hals snijdt.

Nog een belangrijke tip van Alfredo om te onthouden: Bij het insturen, ga je niet aan je stuur trekken, maar duw je met je linkerhand voor een bocht naar rechts en met je rechterhand voor een bocht naar links. Hierdoor zul je jezelf in de zetel duwen en contact houden met de rugleuning van je stoel.

Door de juiste zithouding en stuurtechniek toe te passen krijg je twee voordelen: je hebt minder kans op een ernstig letsel bij een aanrijding en je voelt je wagen veel beter aan waardoor je makkelijker correct kan reageren als je gaat slippen.

Daarna is het tijd om met Alfredo en Johan van het Driver Training Center team mee te rijden in de Ford Transit bus voor een toer van iets meer dan een half uur over de testbanen. De Capri Drivers kiezen voor de witte Transit met Alfredo achter het stuur. De mannen en dame van Capri Team kiezen voor de grijze Transit met Johan achter het stuur. De instructeurs geven gedurende de rit een vakkundige uitleg over welke testen er op de verschillende banen uitgevoerd worden en waarom. Wist je bijvoorbeeld dat een aantal testbanen de namen van echte bestaande wegen hebben en deze slechte wegen nabootsen? Zo worden de auto's die hier getest worden dus onderworpen aan echte omstandigheden die je kan tegenkomen. De wegen worden ook telkens 'hersteld' in de oorspronkelijke slechte staat!

Na de rondrit verzamelen we terug in het bezoekerscentrum en daar worden we opgedeeld in drie groepen van telkens zes personen. Er zijn drie activiteiten voorzien die telkens ongeveer een uur zullen duren. De eerste groep gaat mee met Johan. Ikzelf maak deel uit van de tweede groep die samen met Alfredo naar het Driver Training Center terrein gaat. Een derde groep blijft nog



even ter plaatse voor een korte uitleg van Julien om daarna aan hun activiteit te beginnen.

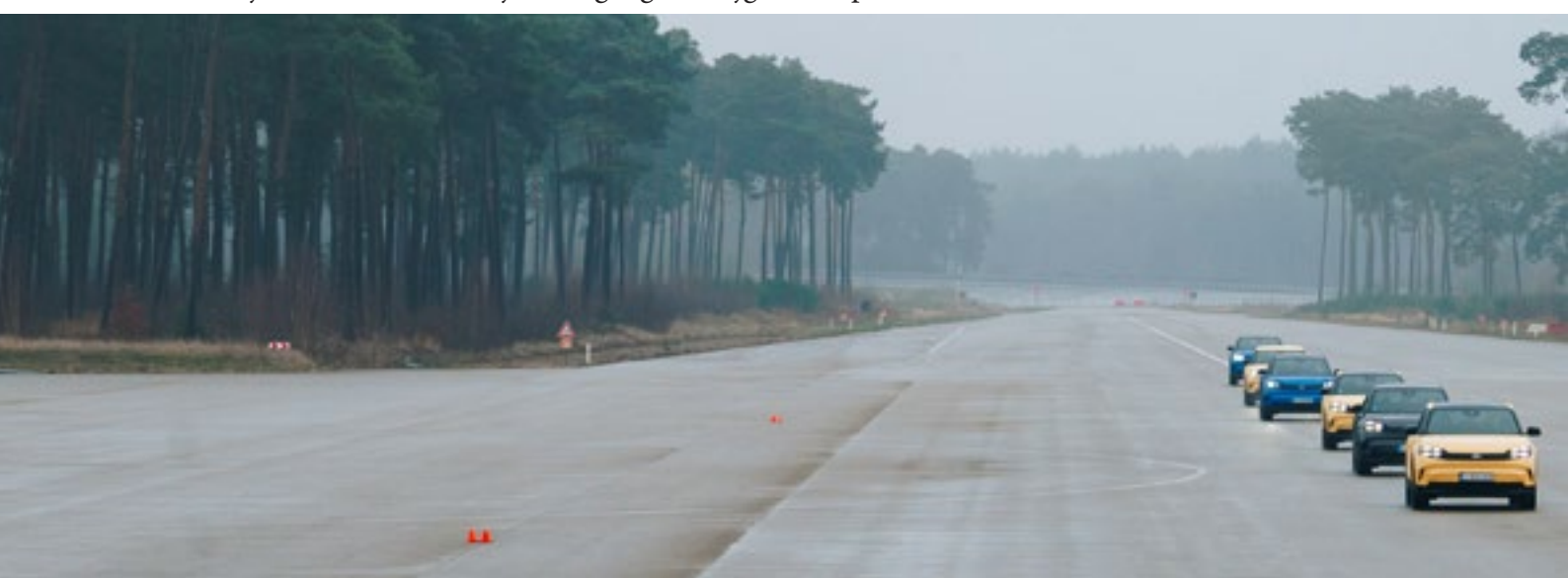


Toegekomen op het plein van het Driver Training Center mogen we elk een auto van DTC uitkiezen. Ik kies voor de oranje Ford Focus ST. Oranje past wel goed bij mij... Iedereen heeft ook een walkie-talkie in de auto zodat Alfredo instructies kan geven tijdens de oefeningen die we gaan doen. De walkie-talkies werken even niet mee. Murphy's law weet je wel... Maar na een snelle interventie van een collega worden de walkie-talkies vervangen en werkt alles prima.

We beginnen met een slalom tussen kegels aan een constante snelheid. De snelheid wordt geleidelijk aan opgebouwd van 40 km/u tot op het einde 80 km/u. Bij de lagere snelheden staan de kegels dicht bij mekaar, en bij de laatste twee runs aan hogere snelheid staan de kegels iets verder uit mekaar. Alfredo benadrukt dat het belangrijk is om goed te kijken en progressief de bochten in te sturen. De snelheid constant houden is ook belangrijk om de auto goed in balans te houden, want als je gaat versnellen of vertragen beïnvloedt je het stuurgedrag van je auto. Het gaat me best goed af, want ik heb dezelfde oefening ook gedaan tijdens de Pro Driver Training.

Na de slalom is het tijd om een hindernis te gaan ontwijken. Ook bij deze oefening wordt de snelheid geleidelijk aan opgevoerd. We beginnen aan een snelheid van 60 km/u en bouwen in stappen van 20 km/u op tot 120 km/u. We mogen kiezen of we uitwijken naar links of naar rechts. Ook hier is het weer belangrijk om goed naar de opening te kijken en niet naar de kegels die de 'muur' vormen en die we dus willen ontwijken. Weer geen problemen bij deze oefening voor mij, want ook dit heb ik al eens eerder gedaan - toen ook onder begeleiding van Alfredo trouwens.

Dan volgt nog een laatste run, waarbij we hetzelfde uitwijkmanoeuvre moeten doen, maar met dit verschil dat Alfredo dit keer door de walkie-talkie zal aangeven naar welke kant we moeten uitwijken. Enkele van mijn voorgangers krijgen de opdracht 'links' en daarna 'de andere links'.



Dat bewijst dat het wel degelijk een stuk moeilijker is als je niet in je hoofd je al kan voorbereiden op naar welke kant je gaat uitwijken. Op die manier bewijst de oefening dat als je in een echte noodsituatie plots moet uitwijken dit de nodige koelbloedigheid vereist om de juiste beslissing snel te maken. Ik mag als allerlaatste de oefening uitvoeren en omdat ik de vorige runs vaak links koos verwacht ik me halvelings dat ik naar rechts zal moeten uitwijken, dus in mijn hoofd had ik me daar al wat op voorbereid. Natuurlijk kiest Alfredo ervoor om me toch naar links te laten uitwijken en aan 120 km/u moet ik echt al mijn ervaring van de vorige trainingen gebruiken om de wagen onder controle te houden. Ik moet toegeven dat ik wel een beetje fier was op het complimentje dat ik via de walkie-talkie kreeg omdat ik de uitbrekende wagen terug weet te controleren en daarna netjes kan afremmen om terug te keren om me terug te voegen bij de rest.

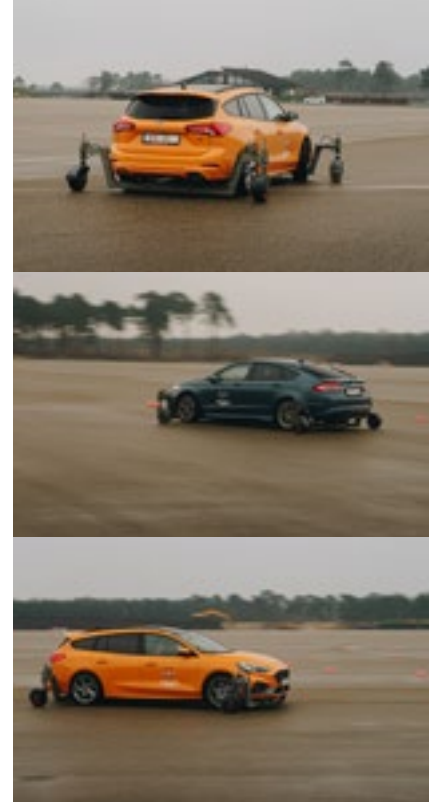
Tijd om te vertrekken naar het tweede evenement. Alfredo dropt ons met de bus af op de grote cirkel waar twee skid cars op ons staan te wachten. We worden in twee groepjes van 3 opgedeeld. Ik ga met Frankie en Fien naar de Mondeo waar Johan ons zal begeleiden. De rest van de groep gaat met Jean mee naar de Focus.

De eerste oefening is een oefening waarbij onderstuur gesimuleerd wordt. Dat wil zeggen dat de voorkant niet de bocht wil volgen en de wagen dus rechtdoor dreigt te gaan. Johan demonstreert eerst even hoe je de bocht moet insturen en wat je moet doen als de wagen in onderstuur gaat. Korte samenvatting (Ik hoop dat ik het allemaal juist onthouden heb):

- de volledige breedte van de weg proberen gebruiken, door breed de bocht in te gaan (dus zo ver mogelijk naar buiten) en dan insturen naar de 'apex' om daarna weer open te sturen om de bocht uit te gaan. Het belangrijkste bij het goed insturen is dat je goed kijkt waar je naartoe moet. Focus dus op de opening waar je naartoe wil rijden en kijk voldoende vooruit naar waar je heen wil.
- voor de bocht hard remmen en geleidelijk je rem lossen en na de apex geleidelijk terug gas bijgeven. Door te remmen breng je het gewicht van de auto naar voor waardoor het contactpunt van de voorste banden vergroot en je dus meer contact met de weg krijgt.
- als de wagen uitbreekt vooraan, ga je niet van de rem om het gewicht naar voor te blijven houden maar stuur je een klein beetje tegen om het contactpunt van je banden met de weg te vergroten om daarna terug bij te sturen. Indien nodig rem je iets harder om het gewicht nog meer naar voren te leggen en het contactpunt dus nog meer te vergroten.

Klinkt allemaal heel eenvoudig, maar met een wagen die zich gedraagt alsof hij de slechtste wegligging mogelijk heeft is het werken om netjes door de bocht te gaan.

Fien mag de spits afbijten en voor haar is het echt de eerste keer dat ze dit doet. Dankzij de



vakkundige begeleiding van Johan komt het allemaal helemaal goed. Uiteraard niet van de eerste keer, maar uiteindelijk toch wel. Dan is het mijn beurt om het stuur over te nemen. Ik begin voorzichtig en bouw geleidelijk aan mijn snelheid wat op en dit lukt nog vrij aardig. Frankie mag afsluiten en ook bij hem loopt het allemaal vrij goed.

Dan wordt het tijd om de wagen af te stellen op overstuur. In dit geval is het dus de achterkant van de wagen die uitbreekt omdat de achterwielen minder grip hebben. De ideale manier om de bocht in te sturen blijft hetzelfde, het enige wat anders is wat je moet doen als het misgaat:

- Je moet tegensturen door het stuur in de andere richting te draaien. Dit is dus wel een veel grotere correctie dan bij onderstuur. Omdat je de wielen echt in de andere richting moet sturen.
- Je moet gedoseerd blijven gas geven om het gewicht van de auto naar achter te brengen zodat het contactpunt van de banden achteraan groter wordt en je daar mee grip krijgt.
- Heel belangrijk is om tijdig te reageren en goed te blijven kijken naar waar je naartoe wil.

Als je dat helemaal juist doet kun je de auto de bocht omsmijten zoals een rallye piloot dat doet om daarna de wagen ideaal in lijn te brengen om naar de volgende bocht te gaan. Uiteraard



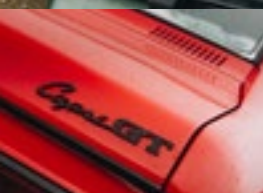
raden we je niet aan om dat op die manier toe te passen op de openbare weg!

Na een korte demonstratie door Johan mag Fien opnieuw de spits afbijten. Voor een eerste keer doet ze dat helemaal niet slecht, al gaat het een paar keer ook helemaal mis. Dan is het weer aan mij en het is duidelijk dat dit een stuk moeilijker is om te corrigeren dan onderstuur, want ook bij mij gaat het toch nog een paar keer goed mis. De tijd begint te korten en dus is het snel de beurt aan Frankie om de oefening af te sluiten. Net als we het gevoel hebben dat het perfect gaat en we lijken driftend naar de volgende bocht te gaan gaat het helaas toch nog mis. Maar ook Frankie brengt het er uiteindelijk heel goed vanaf.

Nu wordt er eerst even tijd gemaakt voor enkele groepsfoto's bij de Capri's. De nieuwe Capri's worden tegenover onze oude Capri's gezet en de fotograaf klautert letterlijk bovenop een Ford Ranger om enkele leuke groepsfoto's te maken.

En dan is het onze beurt om met Julie mee te gaan naar het bezoekerscentrum waar Julien eerst even een korte uitleg geeft over hoe je een bocht ideaal kan aansnijden en hoe en wanneer remmen om de ideale lijn te rijden. Op die manier kan je niet alleen sneller door een bocht gaan, zo haal je ook meer rijbereik uit je auto omdat je auto minder energie moet gebruiken om opnieuw te versnellen.





Omdat we de uitleg ook al kregen tijdens de oefeningen met de skid car is het niet moeilijk te begrijpen. Julien geeft als extra nog mee welke kegels je moet in het oog houden om het juiste rempunt te herkennen en te weten wanneer je de bocht moet insturen en hoe uitsturen. En dan is het zover. Eerst worden we weer in twee groepjes verdeeld. Het eerste groepje krijgt Julien als instructeur, het tweede groepje krijgt Jef als instructeur. In de voorste auto zal de instructeur naast je komen zitten om je onderweg op baan 7 te begeleiden en te helpen om de ideale lijn te herkennen. We gaan naar buiten en kiezen elk een elektrische Ford Capri uit waarmee we de theorie in de praktijk gaan omzetten. Ik stap in de derde auto in zodat Julien in de laatste ronde met mij zal meerijden.

We rijden eerst even over de ovaal. De snelheid blijft binnen de perken op de ovaal omdat het licht regent en de baan best nat is. Alhoewel, we halen tijdens de tweede ronde toch vlotjes meer dan 120 km/u. De Ford Ranger rijdt tijdens de eerste en laatste ronde op de ovaal voor ons met een fotograaf in de laadbak om al rijdend enkele foto's of filmopnames te maken. Ge moet er als fotograaf maar goesting voor hebben om met dit weer in de laadbak van een ranger te zitten om te fotograferen of filmen!

De eerste twee rondes kan ik als laatste op de baan op een veilige afstand de Capri's voor mij volgen en mezelf testen om te zien of ik nog weet hoe de ideale lijnen te rijden op de testbaan. In de laatste ronde komt Julien naast me zitten. Op de ovaal rijden we rustig achter de Ranger, dus heb ik tijd om wat te praten over de nieuwe Capri. Ik moet toegeven dat ik hem echt fijn vind om mee te rijden. Hij voelt veel beter aan dan de Mustang Mach-E waar ik nu dagelijks mee rijd. De heads-up display die in het model zit waar ik mee rijd is ook heel handig. Je ziet de snelheid en andere informatie zoals de verkeersborden met de toegelaten snelheid perfect in je zichtveld, waardoor je je ogen nog minder van de weg moet afwenden om bijvoorbeeld te zien of je je wel aan de snelheid houdt.

Dan is het tijd om baan 7 op te draaien om onder begeleiding van Julien zo goed mogelijk de ideale lijn te rijden. Het begint al wat donker te worden, dus de kegels zijn al wat moeilijker te zien, maar ze zijn nog voldoende zichtbaar om de bochten goed in te schatten. Julien moet me nergens echt corrigeren en vraagt me op een gegeven moment of ik al eerder op de baan gereden heb. Blijkbaar volg ik vandaag als beste de ideale lijn. Voor mij een bewijs dat de Pro Driver Training die ik hier volgde zijn vruchten afgeworpen heeft en dat het toch is blijven hangen.

De ronde zit er al heel snel op en al gauw staan we weer voor het bezoekerscentrum waar de andere twee groepen al op ons zitten te wachten.

We gaan nog even naar binnen waar Jo nog een kort afscheidswoord geeft en we de

medewerkers van Ford hartelijk bedanken voor de fijne dag. Het is ondertussen al donker en tijd om weer naar huis te rijden met onze oude Capri. We worden weer begeleid door de Ford Transit bussen richting uitgang en daarmee zit onze dag op LPG er op.

We hebben ervan genoten, dus langs deze weg wil ik graag de mensen van Ford nog eens extra bedanken voor deze leuke dag: Jo Declercq en Julien Libioul voor de organisatie en ontvangst. De leden van het Driver Training Center voor de fijne begeleiding tijdens de diverse activiteiten.

Na deze kennismaking kijk ikzelf er alvast naar uit om over een kleine twee jaar een Ford Capri te bestellen als nieuwe leasewagen. 't Is dan misschien geen echte Capri en we hadden 'm graag wat platter gehad met een langere snuit... Plezant rijden doet 'm alvast wel.

Carl vertelt

door Carl Baudet

We schrijven begin 2023. De gedachte om de blauw-witte Capri MK 1,5 uit te bouwen begint steeds meer vorm te krijgen. Waar beginnen we mee en vooral hoe? Na wat inlichtingen te hebben genomen in de club terecht gekomen bij Rinie en deze wist me een adres in Nederland te geven die er al een paar gebouwd had. Contact opgenomen met de man en zo afgesproken om in het najaar van 2024 te beginnen. Ondertussen had ik ook al een uitbouwkit aangekocht. Nu nog wachten tot najaar '24.

We schrijven eind april '24. Krijgen we berichtje dat er een man in Luik wat Capri's heeft weg te doen. Over deze zaak zijn al veel gedachten geweest en het is al veel besproken geweest. Dat hoofdstuk laat ik even passeren. Maar ik heb toen een Capri MK I 2600 GT mee naar huis genomen en een Capri MK 2. Waarom haal ik dit aan? Omwille van dit feit is ineens mijn planning in het 100 beginnen te lopen. Wilde de GT ook in orde hebben en heb een afspraak kunnen maken met een school die carrosseriewerk doet dat hij in schooljaar 25-26 daar wordt strak gezet. Lassen gebeurt door iemand anders.

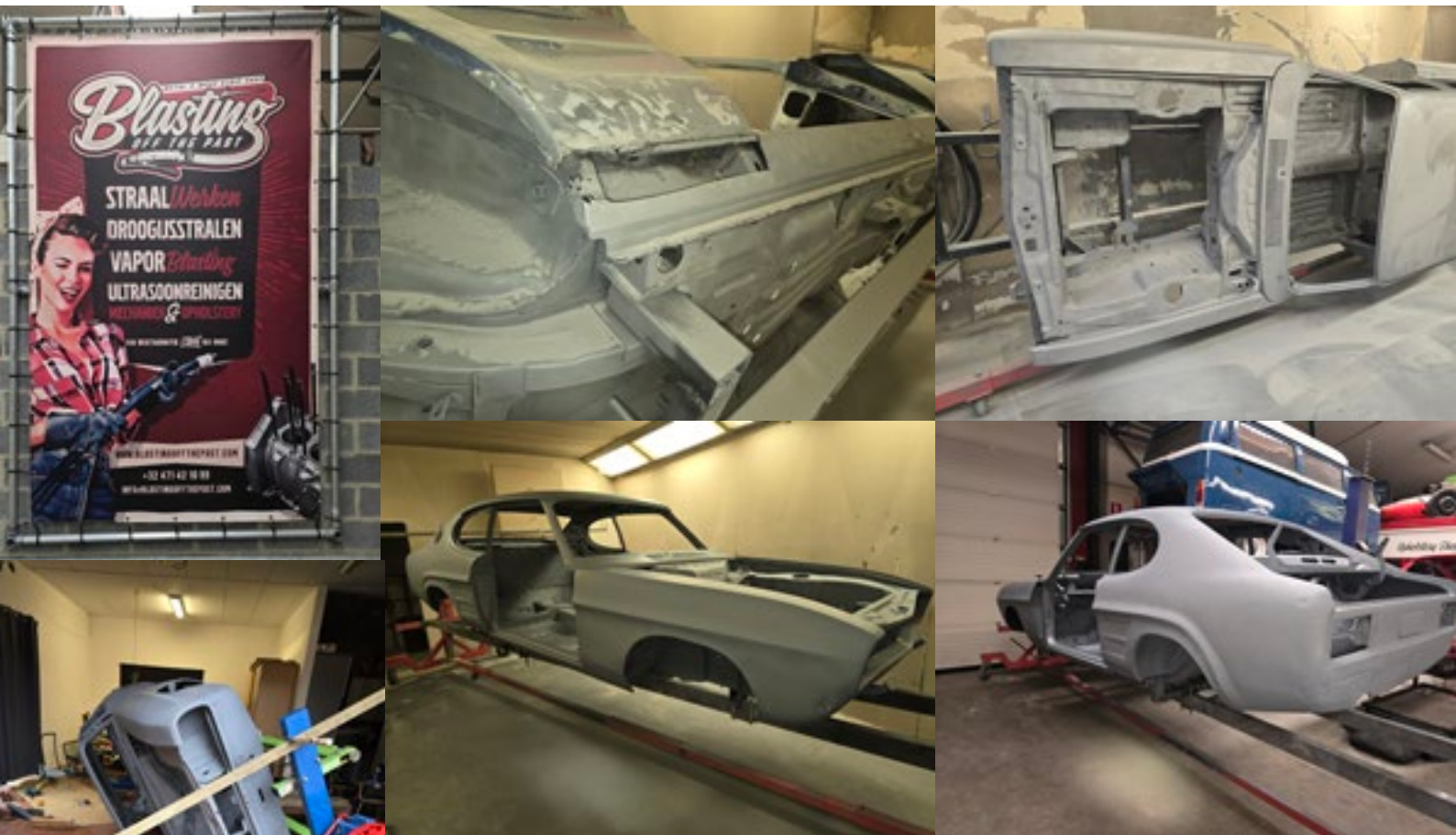
Ineens stonden er dus 2 Capri's in mijn tuin waar ik volop aan bezig ben. Restauratie van 1 is al kostelijk maar 2 tegelijkertijd

Dacht dat ook de blauw-witte MK 1,5 beter was van carrosserie en had ook niet gedacht dat ik er zoveel werk en geld ging insteken. Wat als gevolg heeft dat de 2600GT even op een zijspoor is geplaatst. Alhoewel,... ik er nog steeds aan bezig ben maar de (grote) financiële dingen eraan wat laat passeren.

Zoals geschreven, de carrosserie van der MK 1,5 was slechter dan gedacht. Had eerst een stuk van de dorpels uitgeslepen en dat al laten zandstralen. Dacht, het meeste van de rotte boel moet toch uitgeslepen worden voor de uitbouwkit. Zo dus naar de zandstraler, deze heeft hem dan een stukje gestraald en wat bleek? Onder de lak zaten er veel roestpikkels. En ik had overal blaasjes onder de lak. Beslissing gemaakt: Ik ga de wagen afschuren en hij komt terug naar de zandstraler voor helemaal te laten doen (was eigenlijk geregeld voor de GT2600). Zo gezegd, zo gedaan. Na afschuren de auto helemaal kaal gedomonteerd. De pek op de bodem eronder uitgestoken.



Blijkt dat hij van oorsprong een bruine was, daarna een rode, (zo is hij bij mij gekomen). Met vele blutsen en plamuur.



De Capri is dan volledig gezandstraald door BLASTING OFF THE PAST te Rotselaar. Deze man zal regelmatig terugkomen in mijn verhaal. Weet echt met wat hij bezig is, is ook de man die veel connecties heeft in de oldtimer restauratie wereld.



Helemaal gezandstraald bleek dat de MK 1,5 toch vrij goed was, redelijk veel kleine dingen maar 1 serieuze plek. Ze hadden in 1 van zijn vorige levens gewoon een ijzeren hoek vanachter ingelijmd en opgespoten.

Na het stralen is de Capri direct in de epoxy grondlak gegaan, gedaan door Blasting off the past.

Bij thuiskomen had ik al een spit gevonden door een berichtje te plaatsen in ons WhatsApp-groepje.

Bij het te perse gaan van dit boekje zal waarschijnlijk al een heel deel laswerk verricht zijn alsook het klaarmaken van verschillende onderdelen voor beide capri's, maar dit zal voor het volgende boekje zijn.

Club Info

Lid worden of je lidgeld vernieuwen

We vragen onze leden om jaarlijks een bijdrage van €40 te betalen. Dit lidgeld helpt ons om de kosten verbonden aan de club te betalen.

Hoe betalen?

Stort je bijdrage op rekeningnummer **BE54 9730 7946 8797**, op naam van **Capri Drivers Club Belgium vzw** met als mededeling **LIDGELD**.

Om je lidgeld te vernieuwen, vragen we je bijdrage te storten vóór 31 januari zodat wij je lidmaatschap bij de BEHVA tijdig kunnen bevestigen.

Secretariaat

Capri Drivers Club Belgium vzw
Nieuwstraat 69
3511 Hasselt

🌐 <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

Marc Deruyter
✉ info@marcderuyter.be
☎ +32 475 73 76 29

Penningmeester / Secretaris

Luc Broekmans
✉ luc.broekmans@telenet.be
☎ +32 472 99 13 36

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 jeanmarie.geeraerts@gmail.com.

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: **15/12/2024**

Retouradres:

Jean-Marie Geeraerts
Mommestraat 104
3550 Heusden-Zolder

Driemaandelijks tijdschrift P925557
juli - augustus - september 2024

Afgiftekantoor 9550 HERZELE

