



CLUB MAGAZINE

3-MAANDELIJKSE PUBLICATIE

OKTOBER - NOVEMBER - DECEMBER 2025

Inhoud

Voorwoord door onze Voorzitter	3
De “Viking”, derde en laatste deel.....	4
Red de Oldtimer - Meeting in Doel.....	7
Oud en Nieuw samen op de dijk	10
Motor- en autoliefhebbers springen massaal in de bres om Ronald en Simonne te helpen.....	11
De unieke Ford Capri die ook een kunstwerk is	12
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 2025. Als dit in je brievenbus valt is het weliswaar wel al 2026, maar de verhalen die je leest, zijn nog van vorig jaar. Het was een goed gevuld jaar met veel leuke meetings en topdagen.

De “big reveal” van de Viking hebben we al gehad tijdens onze internationale meeting in juni, maar het laatste deel van het verslag van de restauratie hadden jullie nog tegood en daarmee beginnen we dit boekje.

Begin oktober hadden we twee dingen op onze agenda staan. Op zondag 5 oktober was er de meeting van RDO in Doel, waar we samen met Capri Team Belgium met een grote groep Capris naartoe geweest zijn. De maandag erna zou de Capri van Carl op de dijk gezet worden voor Knokke Zoete, maar daar is helaas het een en het ander misgelopen... Ford, we hebben hier nog iets van jullie tegood!

Op kerstdag bereikte ons het nieuws dat het huis van Ronald en Simonne volledig uitbrandde. Omdat we Ronald goed kennen, raakte dit nieuws ons persoonlijk. Daarom hebben we namens onze club een kleine bijdrage gestort om hun te helpen hun leven weer op te bouwen.

Hebben jullie al eens gehoord van de Uber Stampede? Een wel heel bijzondere Ford Capri. Ik tot voor kort alleszins nog niet en dus deel ik met heel veel plezier het verhaal van de Uber Stampede dat ik toevallig tegenkwam op het internet.

In 2026 staat er voorlopig nog niet veel op de internationale kalender, maar ik ben zeker dat onze agenda snel gaat vollopen met allerlei interessante activiteiten. Heb je zelf een suggestie? Post ze dan zeker in onze WhatsApp groep in onze Facebook groep of via een emailtje naar onze voorzitter: jeanmarie.geeraerts@gmail.com

Veel leesplezier en tot gauw!

Jullie voorzitter,

Jean-Marie

De “Viking”, derde en laatste deel

door Carl Baudet

Jullie hadden nog een derde en laatste deel te goed van de Viking Capri. Ondertussen hebben jullie hem waarschijnlijk wel al gezien in het echt – in het boekje of op sociale media – want ik ben er ondertussen wel wat mee buiten gekomen.



Na het zandstralen en in epoxy zetten, is de Viking vertrokken naar Nederland. Daar zijn de laswerken van start gegaan. Ze hadden een heel mooie basis om op te werken. Na een paar maanden was hij gelast en hadden ze de uitbouwkit geplaatst. De motorruimte heb ik in zwart laten spuiten.



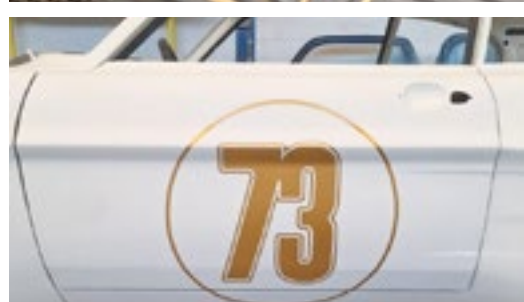
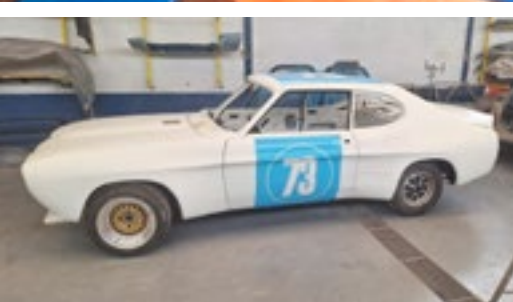


Toen de Viking terug naar huis kwam om de assen en de motor te installeren, stopte ik onderweg in Merksem om mijn unieke achterklep op te halen bij iemand die het al 30 jaar op zolder had liggen. Thuis aangekomen en beter gekeken, bleek de motorruimte niet naar wens. Om de Viking dan terug naar Nederland te sturen (ik ben steeds meer dan een halve dag onderweg) had ik geen zin in, en ook de tijdnood speelde mee (maar ik wist toen nog niet dat hij toch terug moest).

Ik nam contact op met de school (mevr. Goovaerts Instituut Heist-op-den-Berg, een school voor kinderen met leermoeilijkheden) en ja, de Viking mocht de dag erna al naar daar.

Ze gingen het motorcompartiment opnieuw doen. Een week later was het geklaard en kon de Viking terug naar huis. Ik zette hem terug in het spit en wat bleek, er was een deel niet gelast onderaan en er was al blubber opgespoten. Ik was op dat moment vrij pissig en nam contact op met Nederland. De Viking moest terug naar Nederland om verder afgelast te worden (zonder assen en motor). Bij Michael (Nederland) besprak ik het even. Het bleek dat hij de Viking ook had uitbesteed om te lassen. Maar het voornaamste is dat Michael alles goed heeft rechtgezet zonder extra kosten, alleen begonnen we een beetje in tijdnood te komen voor onze meeting. We liepen direct met alles meer dan een maand achter.

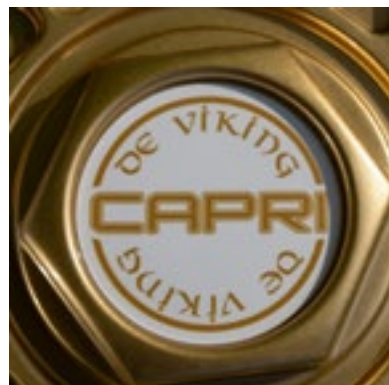
Wat betreft Michael, na de tweede laswerken hebben we elkaar beter gevonden en moet ik zeggen, hij heeft alles in het werk gesteld om de Viking mooi te maken. Het is zelfs zo dat ik hem nu aanprijst aan de mensen. Topman, maar spijtig van het eerste gedeelte van mijn verhaal.





Na het aanpassen van de kit en het spuitwerk ging de Viking terug naar huis om te beginnen met monteren. Echter, we hadden nog geen drie weken meer tot aan de meeting en alles moest nog in elkaar gezet worden. Hier moet ik iemand ontzettend bedanken om me zo verder te helpen (de man in kwestie weet het wel), super bedankt.

Ondertussen had ik de mensen van de club op WhatsApp al wat nieuwsgierig gemaakt. De



Viking was gemonteerd en de wioldoppen waren nog blank. Hier had ik bij de plaatselijke stickerman een paar ontwerpen laten maken. Dit was goed gelukt. De man had ook al mijn zonneband gemaakt. De Viking in de tuin gezet en met het stoeltje erbij zitten kijken van alle kanten. De achterkant was nogal te wit en het was de dag voor de meeting. Ik belde naar de stickerman en zei dat ik nog iets achterop wilde. De man sprong direct in actie en drie uur later hingen de achterste stickers erop (het zijn de enige).



Ondertussen had ik ook bij mijn ontwerper van de striping, Pacocartoons, een cartoon laten maken van de Viking en had stickers en posters, alsook een skateboard laten maken.

Ik wil via deze weg graag nog een beetje (sluik)reclame maken:

- Ontwerper striping (en we hebben verschillende kleuren geprobeerd): PACO CARTOONS (Diepenbeek), te vinden op Facebook voor alle ontwerpen (logo's). Hij heeft ook het logo van Witze gemaakt met W6 nr en destijds ook mijn logo van Viking springkastelen.
- Lakwerk en uitbouwkit: Michael, Car Service and Parts Drunen Nederland
- Zandstraalwerken: Blasting Off the Past Rotselaar
- Sticker zonneband en extra achteraan: R.H. Lettering Tremelo

En vooral super bedankt voor de hulp (mysterie man) en Instituut Mevr. Govaerts (school buitengewoon onderwijs Heist-op-den-Berg)!



Red de Oldtimer - Meeting in Doel

foto's door Rudi Van Kerchove en Bart Van Ooteghem, teskt door Jean-Marie (met wat hulp van AI)



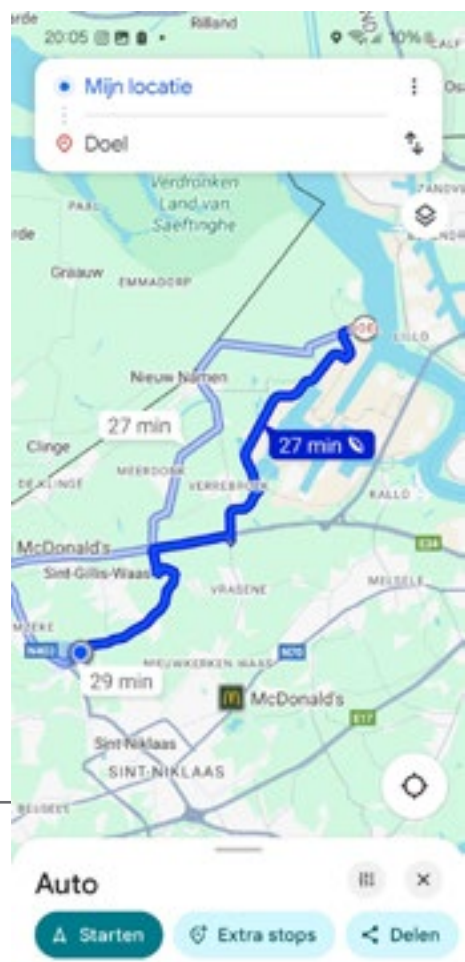
Tussen de Schelde en de uitgestrekte polders ligt Doel, een dorp met een verleden dat even eigenzinnig is als de oldtimers die er op zondag 5 oktober 2025 neerstreken voor de RDO-meeting. Eeuwenlang was Doel een levendig polderdorp, later werd het het symbool van de strijd tussen erfgoed en havenuitbreiding. Jaren van onzekerheid lieten hun sporen na, maar tegelijk groeide het dorp uit tot een unieke plek waar geschiedenis, straatart en koppige volharding samenkomen.

Vandaag waait er opnieuw leven door de straten, en precies die mix van rauwe charme en herwonnen toekomst maakte Doel tot een bijzonder decor voor deze bijeenkomst. De oude dijken, de Scheldedijk, de iconische molen en de stille straten vormden een

bijna filmisch kader waarin klassiekers schitterden alsof ze er altijd thuis hoorden.

De RDO-oldtimermeeting van 5 oktober 2025 werd zo meer dan een samenkomst van liefhebbers: het werd een ontmoeting tussen erfgoed op wielen en erfgoed in het landschap.

De Capri Drivers gingen samen met onze vrienden van Capri Team eerst ontbijten bij Rudi en zijn gezin waar iedereen hartelijk ontvangen werd



met koffiekoeken en koffie. Daarna trok de hele groep naar Doel voor een gezellige dag vol sfeer in het toch wel bijzondere stadje, Doel.

Voor wie er net als ik niet bij kon zijn hebben Rudi en Bart ons enkele leuke sfeerbeelden bezorgd.







Oud en Nieuw samen op de dijk

foto's door Marc Deruyter, tekst door Jean-Marie Geeraerts

In september werd onze club gecontacteerd door de organisatie van Zoute Grand Prix Car Week met de vraag of iemand van onze club bereid zou zijn om zijn Ford Capri op de dijk van Knokke te zetten. Na wat heen- en weer berichten uitwisselen tussen de leden konden we de organisatie laten weten dat we hun konden helpen.

Carl zou zijn groene Capri MK I ter beschikking stellen en Marc en Luc zouden samen de Capri op maandagmorgen, 6 oktober naar Knokke brengen.

Bedoeling was om de Capri van Carl tegenover een nieuwe elektrische Capri tentoon te stellen. Een ideale gelegenheid om onze club wat in de belangstelling te brengen bij een breder publiek en om Ford te helpen hun nieuwe Capri te promoten. De meningen over de nieuwe blijven verdeeld, maar we wilden graag Ford hierin ondersteunen. Deels ook als dankjewel voor de organisatie van het kennismakingsmoment in Ford Lommel waar we met onze club aan mochten deelnemen.



Dus de zaterdag voordien ga ik de Capri alvast oppikken bij Carl om hem bij Marc thuis af te leveren. Op zondag was er de meeting van RDO in Doel, dus op zondag konden we niet afspreken. Carl zelf is het weekend weg en kon de Capri dus zelf ook niet brengen.

Op maandag komt Luc langs met de trailer om de Capri op te laden en samen rijden ze dan met de Capri achterop naar Knokke. Onderweg worden ze ingehaald door een Ford Transit met daarachter op de trailer een rode Ford Capri MK III. Die gaan we later nog tegenkomen...

Toegekomen op het adres dat ik via mail doorgekregen had blijken we het verkeerde adres te hebben, want dat adres kwam niet overeen met de dijk waar de Capri moet tentoon gesteld worden. Met de nodige uitleg terug op weg naar de dijk om daar vast te stellen dat... die rode



Capri al opgesteld staat tegenover de elektrische Capri.

Marc en Luc vragen wat de bedoeling is en proberen meermaals de organisatie te bereiken, maar daar geeft niemand thuis. Ze verwijzen ons door naar Ford zelf. Er gaan nog wat mails heen en weer, maar uiteindelijk wil niemand zijn verantwoordelijkheid echt nemen en een fout toegeven.

De persoon die in eerste instantie de organisatie verzorgde is tussen het eerste contact en de effectief start van het evenement met pensioen gegaan en misschien is er wel wat misgelopen in de communicatie bij de overdracht. Wie zal het zeggen. We blijven als club zwaar teleurgesteld achter omdat Marc en Luc een hele dag voor niets gespendeerd hebben om de Capri van Carl naar de zee te brengen. Ik vrees dat we bij een volgende organisatie van Ford niet gemakkelijk opnieuw vrijwilligers gaan vinden om hun te helpen.

Motor- en autoliefhebbers springen massaal in de bres om Ronald en Simonne te helpen

<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2025/12/26/motor-en-autoliefhebbers-springen-massaal-in-de-bres-om-ronald>



Er komt massaal veel steun voor de bewoners die op kerstavond alles kwijtraakten door een woningbrand in Heusden-Zolder. De crowdfunding, opgezet door familie van de slachtoffers, heeft al meer dan 20.000 euro opgeleverd. Ook oldtimerclub ORC helpt mee en krijgt een overvloed aan berichten van auto- en motorliefhebbers die willen helpen. “In januari organiseren we een benefiet”,

klinkt het bij Peter Ruttens van de club.

Op de avond van de brand waren de bewoners Ronald en Simone kerst aan het vieren bij hun dochter. Peter Ruttens, een goede vriend, hoorde het nieuws via een buurman. “Ik zat aan de tafel met familie, toen ik het telefoontje kreeg”, vertelt Ruttens. “Ik heb gebeld om te steunen. Ik voelde me heel onmachtig.” Ruttens en de slachtoffers hebben een oldtimerclub samen.

Bij de zware brand kwamen de 4 huisdieren van Ronald en Simone om het leven: 3 honden en een kat. “Dat was het meest pijnlijke. Materiaal is vervangbaar, dieren niet. Ronald en Simone zijn grote dierenliefhebbers. Dat ze hun dieren moesten afgeven, was voor hen het moeilijkste.”

Peter probeert de 2 bewoners zo goed mogelijk te steunen. “Momenteel kunnen zij terecht bij hun dochter, terwijl ze iets anders zoeken. De komende dagen gaan we bekijken hoe het verder moet. Ik wil ze vooral even de tijd geven om te verwerken wat er gebeurd is. Het zijn hectische dagen voor hen.”

“We hopen om toch nog iets te recupereren dat de brand heeft overleefd”, gaat hij verder. “Maar we moeten nog even wachten tot het huis wordt vrijgegeven. Daar hebben we nog geen duidelijkheid over. Het is dus nog even afwachten.”

Steun van motor- en autoliefhebbers

Het nieuws van de brand bereikte ook de klanten van het café van Peter: RoadHouse Classics in Heusden-Zolder. Dat is een café waar auto- en motorliefhebbers samenkomen om hun passie te delen. Vanuit de klanten komt massaal veel steun voor Ronald en Simone.

“Er is een enorme toevloed aan berichten van klanten die dingen willen afgeven, van koelkasten tot kleding en computers. Dat is prachtig. Onze gemeenschap hangt enorm aan elkaar. We willen ook nog een benefiet organiseren in januari. We bekijken momenteel wanneer we dat het beste doen.”

Peter is nauw betrokken bij de steunacties. “We vinden het zo bijzonder dat iedereen zo wil helpen met spullen verzamelen. Toch vraag ik om nog eventjes te wachten met de spullen te brengen tot we een adres hebben waar ze naartoe kunnen. Dan kunnen we dat allemaal veel beter organiseren.”

Al meer dan 20.000 euro ingezameld

Intussen hebben de bewoners - met behulp van familie en vrienden - een geldinzamelactie opgestart. “Terwijl we op kerstavond te gast waren bij onze dochter en schoonzoon, raakten we al onze bezittingen en tastbare herinneringen kwijt. Daarbij ook onze 3 hondjes Chucky, Jenna en Aragon en onze kat Flo”, klinkt het.

Het koppel, 2 zestigers, schrijft dat ze alles kwijt zijn, behalve de kleren die ze gisteren droegen. “We zullen ons leven volledig opnieuw moeten opbouwen”, klinkt het. Al bijna 300 mensen hebben inmiddels een donatie gedaan, goed voor meer dan 20.000 euro.

Gezien onze club ook elke derde zondag verzamelt in RoadHouse Classics en we op die manier ons nauw betrokken voelen bij dit tragisch gebeuren, hebben we in naam van de club ook een bijdrage van €250 gestort aan de crowdfunding om zo Ronald en Simonne te helpen om hun leven terug op te bouwen.

De unieke Ford Capri die ook een kunstwerk is

Artikel door James Page, Afbeeldingen door Malcolm Griffiths

Waar wil je beginnen? Met de gekke lak, die glinstert en schittert in de nazomerzon? Of onder de motorkap, waar – in plaats van de normale 3-liter V6-motor – een 5,0-liter V8 ligt? Hoe dan ook, het is duidelijk dat dit geen gewone Ford Capri is. En het is ook geen oppervlakkige custom-poging die alleen maar praat en geen daad bij het woord voegt.

Misschien kunnen we beter teruggaan naar het begin, want deze auto begon zijn leven tenminste als een standaard Mk2. In de zomer van 1974 werd bij Ford GB een bestelling geplaatst voor een nieuwe Management Role-auto – een extraatje van het werk waar degenen die hoog genoeg op de ladder stonden een paar maanden van konden genieten voordat ze een vervangende auto

bestelden.

In de fabriek in Keulen werd de Capri 3-liter Ghia automaat geassembleerd en naar het Verenigd Koninkrijk verscheept, waar hij in Chelmsford werd geregistreerd onder het kenteken TTW 865N. De auto werd ongeveer een jaar lang gebruikt door een manager, voordat hij in het Ford-dealernetwerk terechtkwam.

Enter Stamos Fafalios, die in Londen werkte voor het scheepvaartbedrijf van zijn familie. Als autoliefhebber was Fafalios op de hoogte van de ombouwprojecten van Race Proved Performance and Equipment Ltd in Hanwell en als jonge man met een ruime beurs kon hij zijn wens vervullen.



Race Proved werd in 1967 opgericht door Jeff Uren. Uren had een lange band met Ford en was in zijn tijd een zeer goede coureur. Samen met zijn broer Douglas nam hij in 1954 deel aan de Rallye Monte-Carlo in een Armstrong Siddeley, voordat hij zich toelegde op circuitraces. In 1959 won hij het Britse Saloon Car Championship aan het stuur van een Ford Zephyr, waarna hij met verschillende modellen een aantal overwinningen behaalde en later competitie manager werd voor Blue Oval.

In 1962 sloeg hij de handen ineen met John Willment in Twickenham om zijn gelijknamige raceteam te leiden, dat zou uitgroeien tot een team dat alles zou racen, van de Mk1 Cortina tot de GT40 en Cobra, voordat hij besloot om solo verder te gaan.

Fafalios ontmoette Uren in het pand van Race Proved aan Uxbridge Road om de definitieve specificaties van zijn Capri vast te stellen. De ombouw die destijds werd aangeboden, heette de Stampede en omvatte de montage van een blauwdruk, gasgestroomde Boss 302cu in (4949 cm³) Mustang V8.

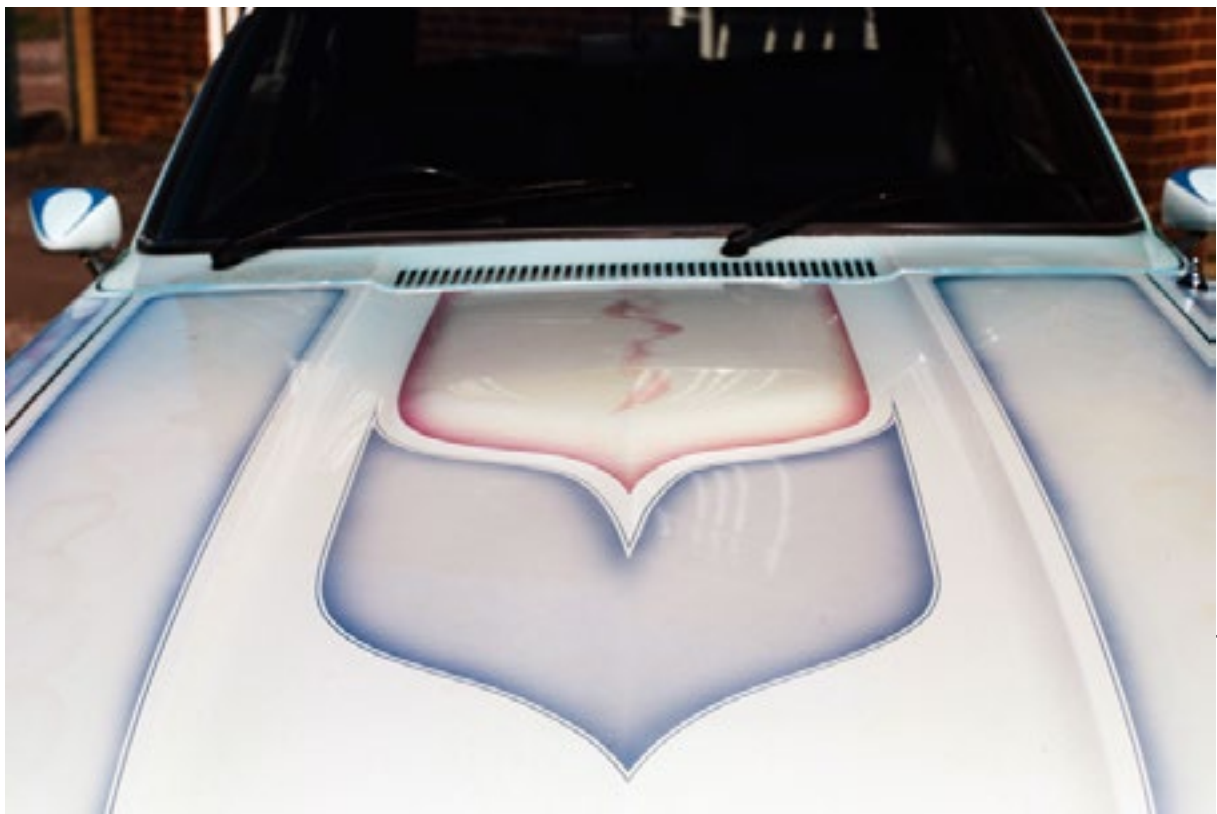
Er werd een 'four on the floor'-toploader-versnellingsbak toegevoegd – ook afkomstig uit de Pony-auto – maar de standaard Capri-achteras bleef behouden.

Formule 1-coureur John Miles had Uren geholpen om de afstelling te perfectioneren, die ook bestond uit stijvere veren rondom, Girling-dempers, een verbeterde stabilisatorstang en hardere bussen. Aan de voorkant werden geventileerde schijven met vierzuigerremklauwen gemonteerd, terwijl de achterremmen verbeterde remvoeringen kregen.

Ten slotte werden de 13 inch Dunlop-wielen vervangen door 14 inch exemplaren – waarvoor de wielkasten van de Capri moesten worden aangepast – en werden ze voorzien van Goodyear banden met een profiel van 60. Een radiator met hoge capaciteit en een Kenlowe-ventilator maakten de uitgebreide lijst met toevoegingen compleet.

De kosten voor al dit werk zouden £ 2950 bedragen – en dat kwam nog bovenop de £ 3306 voor een nieuwe Capri. Maar Uren had een suggestie: hij had toegang tot de bijna nieuwe Management Role-auto's van Ford met een lage kilometerstand, waardoor hij een beetje geld zou kunnen besparen.

De enige kleine complicatie was dat Fafalios niet zomaar een oude Stampede wilde. Nee, hij had ook nog iets anders in gedachten, waarvoor een witte auto nodig was.



Elke zomer bracht Fafalios enige tijd door in Griekenland, en 1975 zou daarop geen uitzondering zijn. Ondanks het feit dat er nog geen geschikte Capri uit de managementpool was gekomen, betaalde hij Uren vooraf de geschatte kosten van de donorauto, plus een voorschot op het werk dat moest worden uitgevoerd, en vertrok hij voor zijn verblijf in het buitenland.

Uiteindelijk kwam op 4 augustus de TTW 865N te koop. Deze werd rechtstreeks verkocht aan Uren, die alle belangrijke onderdelen al in West-Londen bij de hand had en meteen aan de slag ging. De ombouw nam bijna drie maanden in beslag, waarna fase twee van het plan van Fafalios in gang kon worden gezet.

Dat najaar ging de auto naar Mech Spray in Rochester, Kent. In de afgelopen zes jaar had het bedrijf naam gemaakt met zijn maatwerk in lakwerk en talrijke prijzen gewonnen.

Fafalios wilde iets bijzonders voor de Capri. Op een witte basis bracht Mech Spray een 'frosted grape pearl'-effect aan, gevolgd door patronen in geel en blauw. Een laag sprankelende Mirra Flake werd bedekt met meerdere lagen lak. Het geheel kostte £ 215 extra, inclusief op maat gemaakte spatlappen.

Na al die cosmetische aandacht zou je denken dat de auto daarna spaarzaam en zorgvuldig werd gebruikt. Niets is minder waar. Uren nam Fafalios mee naar Goodwood voor een test op het circuit, waar de Capri een snelheid van 140 mph (225 km/u) haalde. De auto keerde in 1976 terug naar Mech Spray om te worden voorzien van holtewas en ondercoating, en Fafalios gebruikte hem zelfs voor zijn zomervakantie naar Griekenland. De sticker van de veerboot zit nog steeds op de achterraut en ook de stickers van de koplampen voor het Europese continent zijn nog aanwezig.



In augustus 1978 stond de teller zelfs op 20.480 mijl (32.959 km). Kort daarna ging de Capri echter zijn eerste – en langste – periode van winterslaap in.

Fafalios hield de auto in zijn bezit en in 2005 werd hij opnieuw in gebruik genomen door Mike Brown, een voormalig monteur van Uren. Er werden nieuwe zuigers aangeschaft in de

Verenigde Staten, de interne onderdelen werden uitgebalanceerd en de Holley-carburateur werd gereviseerd. De remmen werden nagekeken en er werden nieuwe banden gemonteerd.

De Capri werd in september 2008 gekeurd voor de APK, toen de kilometerstand iets verder was gestegen tot 21.245, maar na Browns pensionering werd de auto weer in de garage gezet.

Fafalios stemde uiteindelijk in met de verkoop in het najaar van 2013 en enkele maanden later verscheen de Stampede op de Oxford Banbury Run-veiling van Bonhams. Roland Drew en Robin Henderson waren bij de veiling aanwezig omdat ze ook interesse hebben in oude motoren, maar nadat ze niets op twee wielen hadden gekocht, waren ze onder de indruk van de wilde Ford. Hij werd niet verkocht toen hij voor het eerst werd aangeboden, maar na afloop van de veiling werd er een deal gesloten.

“Onze grootste zorg”, zegt Henderson, “was dat iemand anders het zou kopen en opnieuw zou spuiten. Eerlijk gezegd was mijn motivatie om die verf te redden.”

Het was nooit hun bedoeling om de auto te houden – Aston-liefhebber Henderson wil er niet mee rijden uit angst dat hij er verliefd op wordt en van gedachten verandert over de verkoop, maar toen ze hem eenmaal thuis hadden, begonnen ze bepaalde onderdelen te repareren om hem klaar te maken voor overdracht aan een geschikte beheerder.

De auto reed een tijdje met uitlaten aan de zijkant, waardoor de dorpels moesten worden aangepast. Nu de auto weer standaarduitlaten heeft, moesten die aanpassingen worden bijgewerkt. Het beste van alles is echter dat hij terug is geweest naar Mech Spray – dat nog steeds actief is – om de lak te laten opfrissen.

Drew begon ook dieper in de geschiedenis van de auto te duiken. Hij schat dat er slechts acht Stampedes zijn gebouwd, en heeft er tot nu toe vijf gevonden. In het persbericht over het model staat een foto van een Mk1 met een kenteken uit Sheffield (EYM). Het tijdschrift Motor testte in april 1974 nog een Mk1 – NYE 9L – en een derde werd halverwege de jaren tachtig door Uren zelf geadverteerd. Vreemd genoeg wordt aangenomen dat een vierde exemplaar zijn weg naar Jamaica heeft gevonden en dat het vijfde exemplaar de Fafalios Mk2 is. Als iemand meer weet over de korte productieperiode, dan houdt Drew zich aanbevolen.



Het feit dat Uren als fabrikant werd opgenomen in What Car? is een teken van de kwaliteit van zijn ombouwprojecten.

Net boven Vanden Plas en Vauxhall in de lijst staan de details voor elk model – van Savage tot Stampede – vermeld, en de catalogusprijs voor het laatste model wordt opgegeven als £ 5000, ongeveer hetzelfde als een Daimler Double Six. Een E-type V12 kostte ‘slechts’ £ 4111, maar een Jensen Interceptor kostte £ 7754 en een Aston Martin V8 £ 9593.

Als u denkt dat dit een zeldzaam gezelschap is voor een auto die in wezen een Ford Capri is, kijk dan eens naar de prestaties die Motor heeft gemeten. De Stampede ging van 0 naar 100 km/u in 5,8 seconden – precies dezelfde tijd als de Ferrari Daytona en 0,6 seconden sneller dan de E-type. Bij 100 mph (13,8 seconden tegen 13) hield hij nog steeds gelijke tred met de Ferrari, terwijl de Jaguar inmiddels ver achter was gebleven.

“De acceleratie is echt heel spannend”, aldus de testrijder van Motor met een flink understatement. Het tijdschrift was ook vol lof over de grip en de wegligging – een bewijs van de kwaliteit van het ontwikkelingswerk van Uren.



Zelfs een standaard Mk2 Capri straalt ‘jaren 70’ uit, maar het effect wordt aanzienlijk versterkt door de glamoureuze make-over. Zoals meestal het geval was bij de auto's van Uren, verbergt hij effectief zijn mechanische kracht, met hier en daar een ‘Boss’-badje en de dubbele 2-inch uitlaten die subtiel verwijzen naar wat er onder de motorkap schuilgaat.

Om te beginnen wordt je aandacht afgeleid door het vakmanschap dat in de laklaag van Mech Spray is gestoken. Het volledige effect komt pas tot zijn recht als de zon tevoorschijn komt. Dan begint de Capri te schitteren en te glinsteren dankzij de Mirra Flake-deeltjes.

De kleuren zijn in de loop der jaren enigszins vervaagd, maar de vage wervelingen zijn nog steeds perfect zichtbaar, en hoe beter je kijkt, hoe meer details je ontdekt.

Vanaf 10 meter afstand valt alleen het blauw van de lijnen die de panelen ‘omlijsten’ echt op vanaf de zijkant, maar het kunstzinnige karakter komt het best tot zijn recht van dichtbij. Het contrasteert volledig met het effen zwart dat is aangebracht op de onderranden en dat loopt van de achterkant helemaal door tot aan de voorspoiler, die is aangebracht door Grand Prix Metalcraft.

Van binnen is het vrijwel standaard Capri, wat je ogen in ieder geval een beetje rust geeft. De zwarte vlakken hebben zelfs bijna een therapeutische werking.



Om mee te rijden is het echter absoluut geen standaard Capri. De koppeling is ongelooflijk zwaar, net als de besturing, maar iets anders zou een beetje teleurstellend zijn en helemaal niet passen bij het karakter van de auto. Het is een gedrag dat natuurlijk wordt gedomineerd door de Boss V8-motor.

Afgezien van de zware bediening is de Stampede niet bijzonder moeilijk te besturen. Hij is eigenlijk heel volgzaam, totdat je het gaspedaal intrapt. Het opmerkelijke is niet de manier waarop de auto onmiddellijk naar voren schiet – je zou verwachten dat een 5-liter V8 veel koppel levert – maar de manier waarop het vermogen maar blijft komen.

Dit is geen trage, verstikte Amerikaanse bootanker van een eenheid die bij 4000 tpm al geen ideeën meer heeft. De toerenteller loopt tot 6000 tpm en de motor draait vrolijk door tot 7000 tpm. Op dat moment dendert de creatie van Uren gewoon over de weg.

De acceleratie is niet bepaald adembenemend, maar je hebt wel het gevoel dat je op een stevige golf van momentum rijdt. De remmen lijken een beetje terughoudend om het voertuig tot stilstand te brengen, maar de besturing is verrassend gebruiksvriendelijk. Uren heeft ook bepaalde delen van de monocoque versterkt en in combinatie met de verbeteringen aan de ophanging merk je daar duidelijk het voordeel van.

Onderstuur kan snel worden opgevangen dankzij de 320 pk die naar de achterwielen wordt gestuurd. Alleen de versnellingsbak vereist enige concentratie, omdat de vierversnellingsbak weinig feedback geeft wanneer je de hendel beweegt – ‘Is dat de eerste of derde versnelling? De tweede of achteruit?’ – maar zolang je nauwkeurig en besluitvaardig bent, zul je geen dure fouten maken.

Het is om vele redenen een intrigerende auto. Als Fafalios hem niet zo lang had gehouden, zou een volgende eigenaar hem ongetwijfeld op een gegeven moment opnieuw hebben gespoten. Zoals het nu is, contrasteert die etherische Bolan-achtige lak – met al zijn glitters en kleurstrepen – echter scherp met het enorme vermogen van de Mustang-motor.

De Uren-ombouw alleen al zou de Stampede bijzonder hebben gemaakt – er is iets heel aantrekkelijks aan een mainstream model dat wordt omgebouwd tot zo’n krachtige Q-car – maar het feit dat hij in die tijd zo onderscheidend werd gepersonaliseerd door een jonge man die iets anders wilde, geeft hem nog meer karakter.

Er is veel veranderd sinds een manager in Essex een formulier invulde en besloot zijn bedrijfs-wagen te vervangen.



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 **BE58 7310 7003 4779**, 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
Kleinven 80
3600 Genk

🌐 <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

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: **15/03/2026**

Retouradres:

Jean-Marie Geeraerts
Mommestraat 104
3550 Heusden-Zolder

Driemaandelijks tijdschrift P925557
januari - februari - maart 2025

Afgiftekantoor 9320 LEDE

