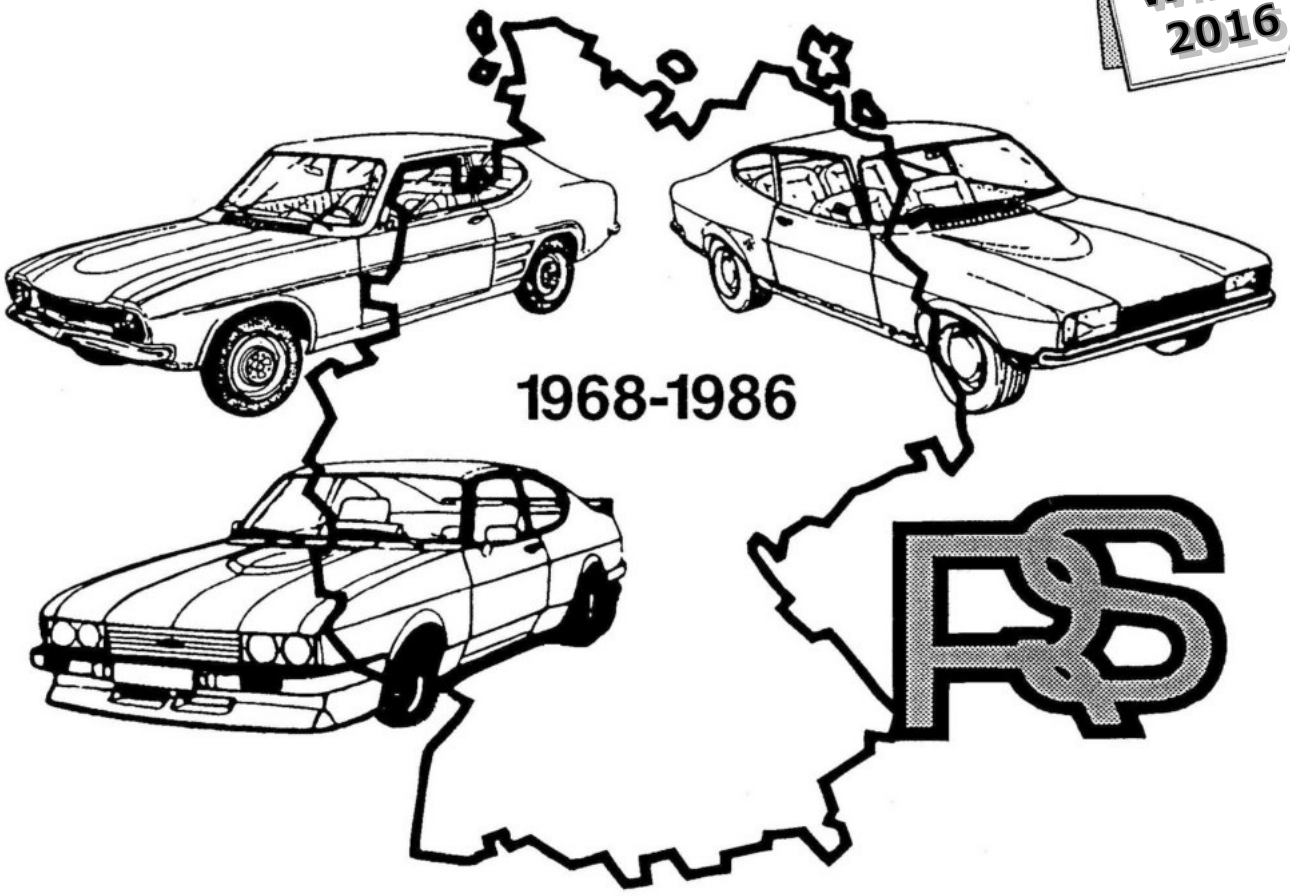
Capri aktuell

ZEITUNG DES CAPRI CLUB DEUTSCHLAND E.V.

Ausgabe Winter 2016



Ersatzteile: Capri Saison-Ende 2016

„Schnaps-Treffen“ der Capri Freunde Dülmen

Dreifache Capri-Liebhaber-Hochzeit

www.capri-club-deutschland.de

Der Vorstand des Capri Club Deutschland e.V.

1. Vorsitzender
Anton Feßler
Kindergartenweg 7a
86989 Steingaden
Tel. 0 88 62 - 62 76
a.fessler@capri-club-deutschland.de

2. Vorsitzender
Wolfgang Stein
Zugspitzstr. 11
82399 Raisting
Tel. 0 88 07 - 82 84
Fax: 0 88 07 - 81 20
w.stein@capri-club-deutschland.de

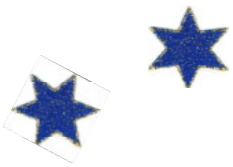
3. Vorsitzender
Michael Roth
Scheideweg 15
55597 Wöllstein
Tel. 0 67 03 - 30 11 27
m.roth@capri-club deutschland.de

Schatzmeister
Dirk Appel
Alzeyer Straße 13a
55234 Erbes-Büdesheim
Tel. 0 6731 - 4967727
d.appel@capri-club-deutschland.de

Schriftführer
Stefan Brockmann
Immermann-Str. 8
44147 Dortmund
Tel. 0 231 – 39 97 84 38
s.brockmann@capri-club-deutschland.de

1. Beisitzer
Frank Lehmann
Paula-Modersohn-Becker-Str. 12
53879 Euskirchen
Tel. 0 22 51 - 59 505
Fax: 0 22 51 - 77 86 90
f.lehmann@capri-club-deutschland.de

2. Beisitzer
Bernd Steeg
Lubahnstr. 2
51429 Bergisch-Gladbach
Tel. 0 22 04 - 57 14 1
Fax : 0 22 02 - 93 28 99
b.steeg@capri-club-deutschland.de



>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>> Impressum <<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<

Herausgeber & Vertrieb:
Capri Club Deutschland 1990 e.V.
www.capri-club-deutschland.de
info@capri-club-deutschland.de

Redaktion, Layout + Anzeigen
Cornelia Beresford
Müllersteg 1
32832 Augustdorf
Tel.: 0 52 37 - 89 85 21 (Fax: 89 99 53)
CapriAktuell@capri-club-deutschland.de

Private Kleinanzeigen
werden kostenlos veröffentlicht

Gewerbliche Anzeigen
¼ Seite 19,00 €
½ Seite 38,00 €
1 Seite 76,00 €

Bankverbindung
Sparkasse Dieburg
Bankleitzahl: 50 85 26 51
Konto Nummer: 74 01 96 05
IBAN DE83 5085 2651 0074 0196 05
BIC HELADEF1DIE

Beiträge
Der CCD e.V. ist nicht für den Inhalt der veröffentlichten Leserbriefe, Anzeigen und Artikel verantwortlich! Das Copyright für alle Beiträge inkl. Fotos und Cliparts liegt beim Capri Club Deutschland e.V. Nachdruck oder Vervielfältigung sind nicht gestattet.

Aus drucktechnischen Gründen können nur Original-Fotos verwandt werden, keine Prints! Fotos werden nicht zurückgesandt, außer es wird ein frankierter und adressierter Rückumschlag beigefügt.

Die Fotos sind Eigentum der Redaktion oder der Verfasser der entsprechenden Artikel.

Erscheinungsweise
3 Ausgaben pro Jahr

Druck:
abcde digital GmbH, Dieselstr. 6, 32791 Lage
www.abcde-digital.de

Einsendeschluß für die Frühjahrs-Ausgabe:

Frühjahr 2017

Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Club-Mitglieder!

Die dritte Ausgabe 2016 unserer Clubzeitschrift „Capri aktuell“ liegt vor uns und die Capri Saison 2016 schon wieder hinter uns. So schnell vergeht ein Jahr in dem wir sehr schöne Veranstaltungen hatten auf die ich gerne zurückblicke und was mich besonders freut, ich konnte dieses Jahr an allen CCD Veranstaltungen teilnehmen.
Mit der Techno Classica in Essen ging es Anfang April los. Auf der größten Oldtimermesse der Welt präsentierten wir den Capri 2,8i auf unserem Clubstand. Als nächstes folgte im Juni unser Mitglieder-Treffen zur Historic Trophy am Nürburgring, ein sehr schönes Wochenende mit viel Motosport.
Mitte Juli stand die Rheinbach Classics mit dem Thema Capri 2,8 „Werksturbo" auf dem Programm und Ende August ging es dann noch nach Bergneustadt ins Bergische Land zur CCD-Club-Ausfahrt.
Unser Ersatzteile-Beauftragter Wolfgang Stein und seine Helfer waren mit dem kompletten Teile-Sortiment auch wieder auf Reisen. Anfang Mai waren sie auf dem Capri-Teile-Markt in Dülmen und Ende Juli auf dem Capri Treffen in Schleswig-Holstein vertreten.
Die tollen CCD Veranstaltungen 2016 und das Unternehmen „Ersatzteile-Sortiment“ macht für alle, die daran beteiligt sind, sehr viel Arbeit, für die ich mich ganz herzlich bedanken möchte.
Am 05. November fand in Kirchheim im Hotel Eydt unsere CCD Mitgliederversammlung statt. Wir hatten wieder jede Menge Punkte auf unserer Tagesordnung und am späten Nachmittag wurde die Neuwahl der Vorstandschaft durchgeführt. Vor der Wahl stand bereits fest, dass drei Ämter neu besetzt werden müssen. Meine Vorstands-Kollegen und ich haben sich bereits im Vorfeld darum gekümmert, neue Kandidaten für die freiwerdenden Posten zu suchen. Wir konnten dadurch für jedes Amt einen Kandidaten für die nächste Amtsperiode vorschlagen und somit eine reibungslose Wahl durchführen. Neu zu besetzen war das Amt des Schatzmeisters, ein Beisitzer und die Redaktion unserer Clubzeitung „Capri aktuell“. Als Schatzmeister wurde Dirk Appel, von Beruf Bankkaufmann, als Nachfolder von Bernd Steeg gewählt. Für den Posten des Besitzers wurde für David Dinner, der sein Amt wegen gesundheitlichen Gründen niederlegte, Bernd Steeg gewählt und die Redaktion unserer Clubzeitung übernahm Marc Keiterling, von Beruf Journalist, an Stelle von Cornelia Beresford.
Alle weiteren Vorstandsmitglieder traten wieder zur Wahl an und wurden in ihren Ämtern bestätigt.
An dieser Stelle möchte ich mich bei meinem Vorstands-Kollegen David Dinner und der Redakteurin Cornelia Beresford für die gute Arbeit die sie für den CCD geleistet haben bedanken.
Mit der neu gewählten Vorstandschaft sind wir nun wieder bestens aufgestellt um die anfallenden Aufgaben zu bewältigen.
Für das neue Jahr haben wir uns wieder einiges vorgenommen. Geplant sind ein Club-Stand auf der Techno Classica in Essen, dass Mitgliedertreffen auf dem Nürburgring, die Teilnahme an der Rheinbach Classics und ein CCD Workshop in Ingelheim. Unsere Koordinatoren sind schon wieder voll in der Planungsphase um für euch schöne CCD Veranstaltungen zu organisieren.

Viel Neues wird im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit passieren. Wie ihr vielleicht schon festgestellt habt, wird gerade unsere Homepage von Frank Lehmann komplett neu aufgebaut. Mit unserer Clubzeitung „Capri aktuell“ wird es 2017 ebenso wie mit der Homepage einen „Neu Anfang“ geben. Marc Keiterling hat uns auf der Mitgliederversammlung bereits seinen Entwurf dazu vorgestellt.

Heiligabend und Weihnachten rücken immer näher und das Jahr 2016 ist in wenigen Tagen Geschichte. Am Ende eines ereignisreichen Jahres möchten ich mich im Namen der Vorstandschaft für das uns entgegengebrachte Vertrauen, für die uns zuteil gewordene Unterstützung sowie für die gute Zusammenarbeit bedanken. Das Jahr 2017 wird wie schon in den letzten Jahren nicht Minder anstrengend, denn neue Herausforderungen stehen vor der Tür.

Frohe Weihnachten und ein gutes, gesundes und erfolgreiches Jahr 2017.

Euer Toni Feßler

I n h a l t

		Seite
	Vorstand / Impressum	**2**
	Vorwort *von* ***Anton Feßler***	**3**
	Inhaltsverzeichnis	**4**
	Termine 2017	**5**
	Ersatzteile: Saison-Ende 2016 *Bericht von* ***Wolfgang Stein***	**6 - 9**
	Werbung Auto Service Dinner	**9**
	Dreifache Capri-Liebhaber-Hochzeit *Bericht von* ***Carsten Höllein***	**10**
	"Schnaps-Treffen" in Dülmen *Bericht von* ***Guido Heisner***	**11 - 13**
	Ford-Report: Motorsport-Automobil 1981 ***Ford-Report: Konkurrenz für Porsche*** *Ford-Reports durch* ***Frank Lehmann***	**14 - 16**
	Der Vorstand ist gewählt *Bericht von* ***Marc Keiterling***	**17**
	ADAC: Mitteilung der Juristischen Zentrale	**18**
	Serie: Der CCD Steckbrief *heute:* ***Michael Roth***	**19**
	Capri-Treffen in Schleswig Holstein *Bericht von* ***Guido Heisner***	**20 - 22**
	"Beim Capri ging die Sonne auf" *Bericht durch* ***Frank Lehmann***	**23 - 24**
	Erlebnisbericht: Ausfahrt ins Bergische Land *Bericht von* ***Sylke Grossmann***	**25 - 27**
	Clubvorstellung: Capri Free Driver Niedersachsen *Bericht von* ***Cornelia Sperlich***	**28 - 29**
	ADAC / FIVA: Oldtimer sind nicht einfach alte Autos	**30 - 31**
	Rückseite: …….es weihnachtet sehr! *Gestaltung:* ***Malcolm Beresford***	**32**

03. - 05. Februar
Bremen Classic Motorshow
Theodor-Heuss-Allee
Ort: 28215 Bremen
Info: www.messe-bremen.de

02. - 05. März
Retro Classics Stuttgart
Messepiazza 1,
Ort: 70629 Stuttgart
Info: info(at)retro-messen.de

11. März
Mitgliederversammlung
Capri Club Deutschland e.V.
Ort: Kirchheim, Hotel Eydt
Info: www.capri-club-deutschland.de

05. - 09. April
Oldtimermesse TECHNO CLASSICA
mit CCD Clubstand
Ort: Norbertstr. 2, 45131 Essen
Info: www.siha.de

21. - 23. April
Hockenheim Historic
Am Motodrom,
Ort: 68766 Hockenheim
Info: info@hockenheimring.de

Samstag, 06. Mai
Teilemarkt der Capri Freunde Dülmen
Ort: 59348 Lüdinghausen, Leversum 85
Info: CFD89@gmx.de

Samstag, 06. Mai
Nat.Teilemarkt und Capri Treffen
Capri Club Free Drivers (Schweiz)
Capri-Power-Klinik, Löhrweg 3,
Ort: CH 4441 Diepflingen, Schweiz

12. - 14. Mai
Int. Meeting des
Ford Capri Club Nederland
Ort: Vakantiepark Het Lierderholt
Spoekweg 29, NL-7361 TM Beekbergen
Info: www.fordcapriclubnederland.nl

19. - 21. Mai
Klassikwelt Bodensee
Neue Messe 1
Ort: 88046 Friedrichshafen,
Info: www.messe-friedrichshafen.de

16. - 18. Juni
Nürburgring Classics
vorm. Historic Trophy
Mitgliedertreffen des CCD e.V.
Info: Info: www.capri-club-deutschland.de

23. - 25. Juni
Capri Treffen Speyer 2017
European Capri Meeting in Speyer
Technik Museum Speyer
Ort: 67346 Speyer
Info: www.capripost.de

14. - 16. Juli
10. Rheinbach Classics
Ort: Rheinbach (***mit CCD Stand***)
Info: www.rheinbach-classics.de

ACHTUNG!!! Wenn Euer Veranstaltungstermin hier nicht aufgeführt ist, dann solltet Ihr Euch so schnell wie möglich mit allen Informationen melden bei:

CapriAktuell@capri-club-deutschland.de

ERSATZTEILE - Saisonende 2016 und wieder was an den Capri´s zu tun….

Hallo liebe Mitglieder,

die Saison 2016 liegt nun hinter uns mit mehreren interessanten Capri-Treffen, Oldtimermessen und anderen Veranstaltungen rund um das Thema „Oldtimer“. Auch das Ersatzteilsortiment hat mit mir dafür rund 3.500 Kilometer abgespult, um Euch vor Ort mit Capri-Ersatzteilen zu versorgen. Das waren genau gesagt im Mai der Teilemarkt in Dülmen und im Juli unsere Teilnahme in Schleswig-Holstein - Bellin/Selent auf dem 2. Internationalen Ford Capri Treffen.

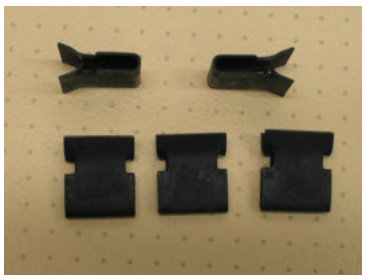
Vom CCD-Ersatzteilangebot wurde rege Gebrauch gemacht und wir bekamen auch wertvolle Tipps über Teile, die unser Sortiment noch nicht bietet, d.h. hier ist noch Luft nach oben und wir werden uns bemühen, hier in der nächsten Zeit was anbieten zu können. Voraussetzung ist hier aber immer, dass wir **neue Musterteile** bekommen, für die wir dann nach Möglichkeiten zur Nachfertigung suchen.
Bestellungen über unsere Homepage kommen auch in reichlicher Anzahl bei mir an, hier zur Info nur mal so ein paar Zahlen über Bestelleingänge in letzten 5 Monaten:

- November = 24 Stück
- Oktober = 8 Stück
- September = 17 Stück
- August = 16 Stück
- Juli = 17 Stück

Nachfolgend nun wie bekannt aktuell für Euch mein Statusbericht zu unseren laufenden sowie geplanten Aktionen:

<u>Aktuelle und neue Ersatzteile:</u>

- Kühlerausgleichsbehälter Capri III / 2.8i. hier sind per Mitte November alle Vorbestellung von mir bedient worden, es kommt Ende Dezember noch die Restlieferung über 10 Stück, die dann noch frei verfügbar sind, also wer noch Bedarf hat, einfach über unsere Homepage bestellen (Stückpreis = 220,-- €)

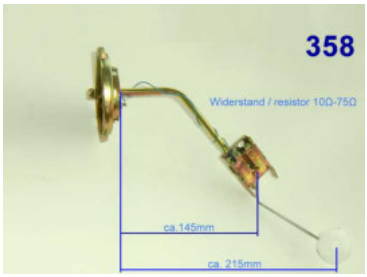


- Befestigungsclip
  für Heckablage GFK in Haltestange / **# 344**
  Satz mit 4 Stück passend für Capri III 01/78

→ verfügbar seit August 2016

- Tankgeber, **# 355**, einzelner Anschluss, ohne Rücklauf, nicht 2.8i, sonst passend für Capri II alle Motorvarianten 01/74 → 04/76, Stückpreis = 144,-- €
  und
- Tankgeber, **# 356**, doppelter Anschluss, mit Rücklauf, nicht 2.8i, sonst passend für Capri II alle Motorvarianten 01/74 → 04/76, Stückpreis = 144,-- €
  und
- Tankgeber, **# 357**, doppelter Anschluss, mit Rücklauf, nicht 2.8i, sonst passend für Capri III alle Motorvarianten 11/81 → 03/84, Stückpreis = 100,-- €
  und
- Tankgeber, **# 358,** einzelner Anschluss, ohne Rücklauf

  nur für 2.8i, passend für Capri III, 11/79 → 02/87, Stückpreis = 100,-- €



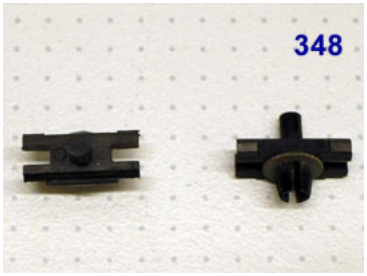
→ verfügbar seit Mitte November 2016

Ersatzteile, die in absehbarer Zeit zu erwarten sind:

- Dichtungen für die Rücklichter Capri I B 08/72 → 12/73. Hier habe ich schon mit einem gebrauchten Heckblech und einer entsprechender Rückleuchte Muster angefertigt und bin gerade dabei, zu entscheiden, in welcher Materialstärke wir die Dichtungen dann herstellen lassen. Das Angebot vom Lieferanten liegt schon vor und wir werden dann Anfang 2016 bestellen

→ verfügbar voraussichtlich im Frühjahr 2017

- Clip / Befestigungsclip **# 348** / Breite 7,5 mm Kunststoff schwarz, für Klemmleiste / Vinyldach auf Heckklappe (5 x) und Zierleiste C-Säule links und rechts (je 4 x) Capri II – III 01/74 → 02/87. Hier konnte ich einen Restbestand erwerben, der aber nun aufgebraucht ist, da offensichtlich derzeit mehrere Capri II / III mit Vinyldach restauriert werden. Musterteile sind aber schon unterwegs zum Lieferanten, wir werden eine Nachfertigung über 100 Stück auflegen



→ verfügbar ca. März 2017

- Tankgeber, **# 354**, passend für Capri I, 11/68 – 08/72, alle Motorvarianten

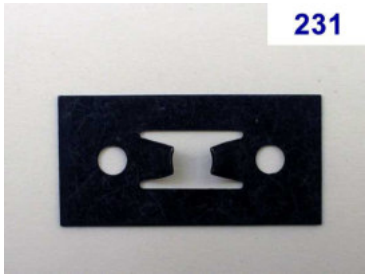
→Ich habe hier einen Lieferanten gefunden, der eine Nachfertigung auflegen wird

→ verfügbar ca. Anfang 2017, Preis ca. 100,-- €

- Gummi / Gummibalg **# 265**, passend zu Artikel # 2 und 2 a:
  - Schalter / Kontaktschalter / An-/Aus Innenleuchte-Kofferraum / eingebaut im Abschlussblech oben rechts
    und
  - Schalter / Kontaktschalter / Steuerung Heckwischer + Heckscheibenheizung / eingebaut im Abschlussblech oben links, passend für Capri II–III 01/74 → 02/87

→ Muster beim Lieferanten, Bestellung erfolgt, verfügbar ab ca. Februar 2017

- Clip / Halteclip **# 231**, für 3. / oberen Befestigungspunkt der geschwungenen Armlehne, Metall schwarz 2 x genietet, für Capri I – III, 11/68 → 02/87



→ hier ist mein Restbestand nun aufgebraucht und wir werden eine Nachfertigung über 50 Stück auflegen, da die Teile immer wieder mal nachgefragt werden
→ verfügbar ab ca. Februar 2017

Ersatzteile, die in Planung sind:

- Gummileiste für Stoßstange verchromt oder schwarz, Capri II, vorne und hinten
→ hier hat sich nach meinem letzen Aufruf dann doch etwas getan, ich habe von einem Mitglied einen Satz gebrauchte Exemplare erhalten, die nun als Opferteile für den innenliegenden Metallträger herhalten müssen. Das werden wir noch im Dezember 2016 erledigen und dann einen geeigneten Lieferanten für den teils gebogenen Metallträger mit den Gewindebolzen suchen. Ich hoffe, wir verfügen dann Ende Februar über diese Metallträger, dann kann die Produktion beginnen.
→ unser Ziel ist es, die ersten **„neuen“** Gummileisten im April vorstellen zu können, evtl. sogar auf der Messe in Essen

- Horn – Stoßfänger, **# 200**, Gummi schwarz, incl. 2 x innenliegender Metallplatte / Gewindeaufnahme für Befestigung an Stoßstange, Capri II, 1/74 → 12/77

→ diese Teile werden derzeit vermehrt nachgefragt, Neuteil und „Opferteil“ habe ich schon vorliegen und werde mich darum kümmern, Angebote über das innen liegende Metallteil als auch dann das komplette Horn zu bekommen

→ wir werden dann je nach Preislage entscheiden, ob wir die Teile sofort auflegen oder wieder einen Vorbe – stellungsaufruf starten, damit wir nicht zu viel Kapital binden, wenn eine Mindest-stückzahl von 50 Stück produziert wird, sollte aber eigentlich klappen, denn das sind ja rechnerisch nur 12,5 Fahrzeuge vom Typ Capri II, die dann mit den Neuteilen ausgestattet werden, und mir liegt schon eine Vorbestellung über 4 Stück vor, also mal sehen …☺

- Schlüssel **/ # 010**, Rohling Standard / unbeleuchtet C II+ III, hier habe ich nun einen möglichen Lieferanten für den Metallrohling gefunden

→ Muster sind unterwegs zum Lieferanten, der dann den Metallrohling in einer entsprechenden Form vom Originalschlüssel „eingießt“
→ verfügbar ca. 1. Quartal 2017

Bei entsprechender Nachfrage ist dies auch möglich für den Schlüssel **# 033** der späteren Capri´s (2.8i und ….) mit dem sog. „Lichtelement“, **# 033a**, das gestaltet sich dann aber bei der Formenerstellung deutlich aufwendiger, hier bitte ich mal um Eure Meldungen / Vorbestellungen, damit wir den wirklichen Bedarf abschätzen können.
Der Produktionsvorlauf beträgt dann ca. 3 Monate.

- Wir hätten nun auch die Möglichkeit, die Einschweißbleche / Halterahmen Dichtung Ausstellfenster passend für Capri II – III als Laserteil herstellen zu lassen.

  Die Preise und Lieferzeiten stehen noch nicht fest, bei Bedarf bitte einfach bei mir anfragen, die Teile werden in Kürze auch so (Lieferzeit auf Anfrage) im Ersatz-teilsortiment aufgenommen.

Ihr seht, wir sind bemüht, das Teileangebot zu erweitern, jedoch kommen jetzt vermehrt Teile, die „teuer / wertiger“ sind und da müssen wir im Vorstand dann entscheiden, ob wir das erforderliche Kapital dafür binden können. Möglich ist Umsetzung natürlich schneller, wenn wir ausreichende Vorbestellungen für die Teile „In Planung“ von Euch bekommen.

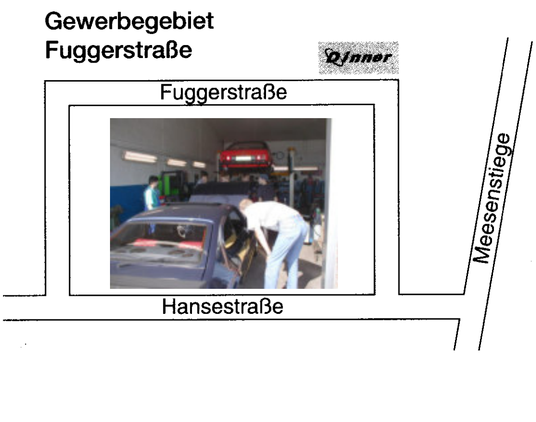
Also, dies ist dann mein Aufruf für die kommenden „nichtfahraktiven“ Monate an Euch, uns hier bei der Entscheidungsfindung und evtl. Umsetzung zu unterstützen.

Ich freue mich auf Eure Reaktionen / Antworten, wünsche frohe Feiertage und viel „Restaurations- / Verbesserungslaune in den Monaten bis zur nächsten Saison 2017….

Euer Wolfgang Stein

<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<

Auto + Service Dinner
seit über
10
Jahren



Dinner
Auto + Service Kfz - Meisterbetrieb

Fuggerstraße 12b
48165 Münster
e-mail: asdinner@muenster.de · www.auto-dinner.de
Tel. 02501-16372
Fax 02501-987300

Die dreifache Capri-Liebhaber-Hochzeit in Heilgersdorf

Quelle: *Website www.inFranken.de -Online-Artikel vom 12.09.2016-*
Autor und Fotos: *Carsten Höllein*

Eine dreifache Capri-Liebhaber-Hochzeit im Freien in Heilgersdorf war für die Ford-Capri-Liebhaber-Szene ein Novum.
Drei Ehepaare teilen eine Leidenschaft: die Verbindung zum Ford Capri. Seit Samstagnachmittag haben sie eine gemeinsame Erfahrung mehr: Sie erhielten den kirchlichen Segen für ihre Liebesbeziehung zum jeweiligen Partner, den rechtlichen Trauschein hatten die Eheleute schon seit vielen Jahren in der Tasche.

Beim Bier mit Pfarrer Knötig
Bei strahlendem Sonnenschein gaben sich die drei Paare der kirchlichen Zeremonie hin, selbstverständlich ganz im Zeichen ihres Hobbys: Vor ihren Fahrzeugen ließen sie sich segnen und gaben sich vor Gott das Ja-Wort. Entstanden war die Idee am Stammtisch des Brauereigasthofs Scharpf in Heilgersdorf. Wilfried Rippl stammt aus dem Ort, der heute ein Stadtteil Seßlachs ist. Bei den Ford-Werken in Köln hatte er seine Ausbildung zum Kraftfahrtzeugmechaniker absolviert und an den verschiedenen Standorten des Autoherstellers gearbeitet. Rippl ist viel herumgekommen in Deutschland, es hat ihn aber immer wieder zurückgezogen in seine Heimat. Dort in Heilgersdorf gehört ihm bis heute eine Halle, in der er an seinen geliebten Ford Capris herumschraubt und die Oldtimer anderer Liebhaber wieder in Schuss bringt. Als Wilfried Rippl mit Pfarrer Tobias Knötig ein Bier trank, wurde die Idee zur kirchlichen Trauung geboren.
"Ich heirate nur im Capri", hatte Wilfried Rippl zur Maßgabe gemacht und war auf offene Ohren bei Knötig gestoßen: "Das ist das geringste Problem, ich traue Euch auch im Auto!" Und so planten Wilfried Rippl und seine Jutta, die aus Detmold kommt und mit der er seit Jahrzehnten standesamtlich verheiratet ist, ihre Hochzeit im Garten in Heilgersdorf. Rasch fanden sie mit Guido und Simone-Edith Schwermer (beide aus Bielefeld) sowie Edmund und Regine Hinz (aus Lemgo) zwei befreundete Ehepaare, die auch vor dem Traualtar treten wollten. Der war am Samstag zwangsläufig anders als gewöhnlich: Die Paare knieten bei der Segnung auf Strohballen, der Altar für das Sextett war ein improvisierter Tisch unter einem Partyzelt.

Pfarrer Tobias Knötig traute am Samstag vor den jeweiligen Ford-Capris (von links) Edmund und Regine Hinz, Jutta und Wilfried Rippl sowie Simone-Edith und Guido Schwermer kirchlich. Foto: Carsten Höllein

"Das gab's bisher noch nicht", betonte Ralf Heil vom Rhön-Fanclub für Capris betonte. An eine Dreifachhochzeit in der Capri-Szene kann sich der Kenner nicht erinnern. Die Gemeinschaft der Ford-Capri-Anhänger sei fest gewachsen. Trotzdem hätten sich die Beziehungen verändert: "Früher sind wir wegen der Autos zusammengekommen, im Laufe der Jahrzehnte sind Freundschaften entstanden. Heute treffen wir uns vor allem wegen der Menschen, die sich wieder sehen wollen." Die Hochzeit bot dafür einen freudigen Anlass.

„Schnaps-Treffen!“

Text: Guido Heisner
Fotos: Gerlinde Ahrends, Guido Heisner

Nein, nicht wörtlich nehmen!

Vom 19.- 21. August 2016 baten die **Capri Freunde Dülmen '89** (CFD '89) zu ihrem 22. Internationalen Ford Capri Treffen nach Dülmen/ Lüdinghausen.
Boah – zum 22. Mal – Respekt!!!

Neben dem alljährlich stattfindenden Teilemarkt sind die Treffen in Dülmen schon regelrecht zur festen Institution geworden. Für soviel Engagement kann die Capri-Szene nur dankbar sein, denn hinter dem Vorsitzenden der CFD '89, Hubert Südfeld, steht nicht etwa eine ganze Heerschar von Wichteln, sondern einfach ein paar Enthusiasten (4 Clubmitglieder & 6 Helfer).

Keep it simple!

Ein Platz, Sanitäranlagen, Grillstation, Bierwagen, Lilabedford (Muckewagen) und schon steht das Capri-Treffen. So einfach ist das zwar nicht immer, aber mit Huberts Erfahrung und **„Bock auf Treffen“** fast ein Selbstläufer.

Tja liebe Capri Clubs, das darf ruhig als Aufruf verstanden werden vielleicht auch mal wieder ein Treffen oder eine Grillparty/ Ausfahrt oder was auch immer zu organisieren. Hubert und seine Truppe sind mittlerweile Serientäter – die könnten eine Entlastung gut gebrauchen! (Böse Zungen behaupten die zahlreich vertretenen Westerholter wurden laufend von Capri-Stalkern angesprochen...)
Und übrigens – für das 23. Internationale Ford Capri Treffen in Dülmen werden ab Jahresende die Einladungen & Anmeldeformulare auf der Internetseite der CFD '89 verfügbar sein.

Das ganze Wochenende war geprägt von einer lockeren Atmosphäre, zahlreichen Benzingesprächen, tollen Fahrzeugen und einer ausgelassenen Party-Stimmung.

Hier wie immer die Fakten:
Insgesamt nahmen 112 Capris am Treffen teil. Neben Teilnehmern aus Deutschland hatten die Dülmener Gäste aus den Niederlanden, Belgien aber auch der Schweiz. Pokale gab es für die weiteste Anreise von Kari Reichlin vom Capri Club Mythen in der Schweiz mit 745 km. National hatte Diethardt Behrendt mit 545 km von den Caprifreunden Sachsen IG die weiteste Anfahrt. Die meisten Capris brachten die Free Capri Driver Niedersachsen mit – 8 an der Zahl (...in Niedersachsen war ich auch noch auf keinem Treffen). Benno Schäfer-Kirchhöfer von den Capri Freunden Westerwald hatte sich ganz fix angemeldet (30.12.2015). Und zu guter letzt der älteste Caprifahrer auf der Platte war Walter Freitag mit 71 Jahren vom Capri Club zur neuen Mühle.

Auf dem ganzen Platz hatten sich mal wieder schicke Capris eingefunden, farbenfroh und teilweise mit starken Power-Engines.

Abends ging es dann „voll“ zur Sache, neben der guten Mucke die insbesondere den Ladies kräftig einheizte, wurde auch die Tankstelle ausgiebig angefahren, um die **„48 Stunden von Dülmen“** gut über die Runden zu bekommen. Dabei zeigte sich natürlich auch die ein oder andere Schönheit.

Und in der Capri-Szene nicht ganz Unbekannte hielten bis in die frühen Morgenstunden Volksreden.

Schließlich konnte dann auch Hubert mal bei einem Drink in charmanter Begleitung entspannen.

Aber das war ja noch nicht der Weisheit letzter Schluss:

Am 15.08.2016 hatten sich Michael Schnoor und seine Christa das Ja-Wort gegeben. Das war beiden ein großes Fass Bier wert, welches sie nach der Signierung durch die Teilnehmer als Erinnerung mitnehmen durften.

Hier nochmals alles Liebe & Gute für die Beiden auf ihrem gemeinsamen Weg durch Dick & Dünn.

Wie heißt es doch so schön:

Die schönen Stunden kommen nie schlecht wieder!

Aber jedes Capri-Treffen hat ein Ende, und so wurden dann am Sonntag die Motoren angeworfen, mit einem satten Brummen der Auspuffanlagen, und mit einem freundlichen Lächeln im Gesicht entschwanden sie in alle Himmelsrichtungen…….Danke CFD '89...und auf bald.

Wir kommen wieder – keine Frage!

Das Motorsport-Automobil des Jahres 1981

Quelle: Mit freundlicher Genehmigung der Mitarbeiterzeitschrift "fordreport" Juni 2016
Foto: fordrepeort

Trotz der mächtigen, ja sozusagen brachialen und ungewöhnlichen Karosseriegestaltung erkennt man im Ford Capri Turbo Gruppe 5 noch das Serienfahrzeug.

Auf Basis des Ford Capri 3 entwickelte das Ford-Rennsportteam unter Leitung von Thomas Ammerschläger das bis zu 650 PS leistende Auto für die Deutsche Rennsport-Meisterschaft. Das Tuning-Unternehmen Zakspeed unterstützte die Entwicklung, wobei man bei der Konstruktion der Karosserie ganz neue Wege ging. 70 Meter Aluminiumrohr wurden auf einer Richtplatte verarbeitet, die praktisch das Chassis bilden und die Stabilität des Fahrzeugs gewährleisten. Daran verschweißten die Tuner obere Teile des Original Capri, die dem Fahrzeug seine unverkennbare Form verleihen. Die Bodenplatte aus Aluminium ist glatt und wie bei der Formel 1 verklebt. Das Fahrzeug bringt, wie vom Reglement vorgeschrieben, 750 Kilo auf die Waage. Um das Gewicht möglichst nach hinten zu verlagern, wurden Öl- und Wasserkühler ins Heck des Capri verlagert.

Der 4-Zylinder-Motor mit zwei oben liegenden Nockenwellen leistet bis 9.000 Umdrehungen bei etwa einem bar Ladedruck. Diesen konnte der Fahrer während des Rennens mit dem so genannten „Dampfrad“ im Cockpit verändern. Dadurch erreichte das Rennfahrzeug Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 300 km/h. Bei einem solchen Tempo spielt natürlich der Abtrieb eine entscheidende Rolle. Dafür sorgen mächtige Front- und Heckspoiler sowie der imposante „Diffusor“, der die Luftströme am Heck entsprechend beeinflusst.

Potential des Rennfahrzeugs erkannt
Premiere des Capris war im Juli 1978 beim Großen Preis von Deutschland am Hockenheimring. „Obwohl Hans Heyer mit Motorschaden nach der vierten Runde ausschied, war das Potential des Rennfahrzeugs erkannt“, erinnert sich der Ford-Motorsport-Experte Wolfgang Laufer. Den ersten Sieg holte Heyer dann auch bereits im gleichen Jahr beim Supersprint auf dem Nürburgring.

In zwei verschiedenen Renndivisionen trat der Capri mit unterschiedlich leistungsstarken Motoren an. Die Motorsport-Experten verfeinerten die Konstruktion noch weiter, etwa durch Veränderungen an der Rohrrahmen-Konstruktion, dem Einsatz leichterer Materialien wie Magnesium und Optimierung des Unterbodens zur Verstärkung des so genannten Bodeneffekts. Die akribische Arbeit wurde von Erfolgen belohnt: Klaus Ludwig wurde mit dem Capri 1980 Deutscher Rennsport Meister. 1981 wählte das Fachpublikum das Fahrzeug zum „Motorsport-Automobil des Jahres“. Danach ging die Ära der Turbo-Capris langsam zu Ende.

Die Konkurrenz für Porsche

Quelle: Mit freundlicher Genehmigung der Mitarbeiterzeitschrift "fordreport" Mai 2016
Foto: U. Nerger

In einer neuen Serie stellt der fordreport künftig in loser Folge Glanzlichter aus der Motorsport-Geschichte von Ford Deutschland vor. Als Beispiel dienen Modelle aus dem Bereich Ford Classic Cars, der zur Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit gehört.

1969 gründete Ford in Deutschland eine eigene Motorsport-Abteilung, die im Imbert-Gebäude ansässig wurde, wie Wolfgang Laufer (Foto), Experte für Ford Rennfahrzeuge, über „Turbos, Technik und Typen“ erzählt. Dem damaligen Motorsport-Direktor Max Ueber gelang schnell der erste Coup: Er holte Jochen Neerpasch als Rennleiter, der vorher als Werkfahrer von Porsche große Erfolge errungen hatte. Das zum Team passende Auto war der Ford Capri.

Als Basis für den Rennsport nahm man das Serienmodell mit 2,3-Liter V 6-Motor. Mit einigen Modifikationen an Motor, Getriebe und Fahrwerk bereiteten die Techniker den Capri in der Motorsport-Werkstatt im Werk auf Rallye- und Rundstreckeneinsätze vor. Die ersten Erfolge ließen nicht lange auf sich warten. Und schon bald entwickelten die Ingenieure eine neue sportliche Capri-Variante, die auch als Straßenversion auf dem Markt kam: Den RS mit 2,6-Liter V 6 Motor.

Damals eine Besonderheit: Die Kugelfischer-Einspritzanlage. Außerdem wurden Feinheiten wie die Zwei-Rohr-Auspuffanlage mit Fächerkrümmer, tiefer gelegtes Fahrwerk mit sportlicher Abstimmung und breitere Reifen auf Alufelgen verbaut. Dieses Fahrzeug konnte den wesentlich teureren Porsche-Modellen durchaus Konkurrenz machen.

Mehr Leistung, mehr Kraft

Der Capri RS bildete die technische Basis für den Renncapri. Ford beauftragte einen renommierten Motortuner, die Firma Weslake, den V6 auf mehr Leistung zu trimmen. Die Spezialisten holten bis zu 340 PS aus dem Aggregat. Dieser Kraft musste natürlich auch das Fahrwerk angepasst werden. Verbreitete Kotflügel deckten die überdimensionalen Räder ab. Die Ford-Rennexperten modifizierten den nun von Ford in der Gruppe II eingesetzten Capri weiter: Thomas Ammerschläger zum Beispiel fügte der eigentlich starren Hinterachse Federbeine hinzu.

So entsprach sie einerseits, wie vom Reglement gefordert, den Serienbauteilen, war aber anderseits den steigenden Anforderungen im Motorsport gewachsen – eine grandiose Idee.

Eine weitere Steigerung der Motorleistung übernahm die Firma Cosworth, bekannt für ihre erfolgreichen Ford-Formel 1-Aggregate.

Der in der Serie verbaute 3,0-Essex wurde auf 3,4 Liter aufgebohrt. Verstärkter Motorblock, neu entwickelte Zylinderköpfe mit vier oben liegenden Nockenwellen und 24 Ventilen und offene Lufttrichter steigerten die Leistung weiter. Der Motor wurde aus Gewichtsgründen nach hinten versetzt. Die Ölversorgung konnte nicht über eine normale Ölwanne gewährleistet werden – bei hoher Kurvengeschwindigkeit wäre der Motor trocken gelaufen. Nachschub kommt über Pumpen aus einem Ölbehälter im Kofferraum, die den Motor direkt mit Schmierstoff versorgen. Die Wasserkühler sind in den hinteren Radkästen untergebracht. Die Karosserie erhielt markante, dem Reglement entsprechende Spoiler.

Viele berühmte Rennfahrer begannen bei Ford ihre Karriere und feierten im Cockpit des Capris Erfolge wie die Deutsche Rennsport-Meisterschaft und die Tourenwagen-Europameisterschaft:

Dieter Glemser, Jochen Maas, Nicky Lauda, John Fitzpatrick, Toine Hezemans oder Klaus Ludwig, um einige zu nennen.

Der Vorstand ist gewählt!

Text: Marc Keiterling
Foto: Dirk Appel

An gewohnter Stelle im Hotel Eydt in Kirchheim kam der Capri Club Deutschland am 5. November zu seiner Mitgliederversammlung 2016 zusammen.

In diesem Jahr stand unter anderem die Wahl des Vorstands auf der Tagesordnung. Dabei waren zwei Positionen neu zu besetzen. Mit den von den anwesenden Mitgliedern getroffenen Entscheidungen wurde dennoch die Kontinuität an der Spitze des CCD sichergestellt.

Schatzmeister Bernd Steeg und Beisitzer David Dinner standen nicht mehr zur Wiederwahl in ihre bisherigen Ämter zur Verfügung. Für das Amt des Kassenwarts stellte sich Dirk Appel zur Wahl, Bernd Steeg kandidierte nunmehr als Beisitzer.

Ohne Gegenstimmen und bei jeweiliger Enthaltung zur eigenen Person wurden der 1. Vorsitzende Anton Feßler, der 2. Vorsitzende Wolfgang Stein, der 3. Vorsitzende Michael Roth, Schriftführer Stefan Brockmann und Beisitzer Frank Lehmann in ihren Ämtern bestätigt.

Ebenfalls einstimmig bestimmten die Mitglieder Dirk Appel zum Schatzmeister und Bernd Steeg zum Beisitzer. Steeg wird seinem Nachfolger Appel auch nach der Amtsübergabe mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Mitteilungen der Juristischen Zentrale

REGIONALCLUB Nr. 58/2016 16.11.2016 Dr. Ki
Haftung der Werkstatt nach Ablösen eines montierten Rades mit Winterreifen

Sehr geehrte Damen und Herren,
schon lange beschäftigt die Gerichte die Frage, ob Werkstätten nach einem Reifenwechsel den Kunden darauf hinweisen müssen, die Radmuttern nachziehen zu lassen. Nun liegt wieder eine aktuelle Gerichtsentscheidung vor, die eine derartige Hinweispflicht bejaht:
Nach dem Urteil des LG Heidelberg vom 27.7.2011, Az.: 1 S 9/10, muss die Werkstatt, die einen Reifenservice anbietet, ihre Kunden auf die Notwendigkeit des Nachziehens der Radschrauben nach 50 – 100 km Fahrtstrecke aufmerksam machen.
Im zugrunde liegenden Fall löste sich eines der am Fahrzeug des Kunden montierten Räder nach einer Fahrstrecke von knapp 2.000 km. Der Kunde verklagte daraufhin die Werkstatt auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens in Höhe von 4.437,67 Euro. Die Werkstatt wurde daraufhin zum Schadensersatz verurteilt. Dem Kunden wurde jedoch 30 % Mitverschulden angerechnet, da das allmähliche Lösen des Rades nach Auffassung des Sachverständigen sowohl akustisch als auch durch ein verändertes Fahrverhalten hätte bemerkt werden müssen. In diesem Falle hätte ein verständiger Fahrer unverzüglich zur Kontrolle in die Werkstatt fahren müssen.
Neu an der Entscheidung des LG Heidelberg ist, dass ein **bloßer Hinweis auf der Rechnung zur Notwendigkeit des Nachziehens der Radmuttern nicht ausreicht.** Vielmehr genügt die Werkstatt ihrer Hinweispflicht nur dann, wenn sie den Hinweis mündlich erteilt oder den schriftlichen Hinweis dem Kunden so zugänglich macht, dass unter normalen Verhältnissen mit einer Kenntnisnahme zu rechnen ist. Davon ist jedoch nicht auszugehen, wenn sich der entsprechende Hinweis erst unter einer etwaigen Unterschrift auf einer Rechnung befindet. Der Kunde muss letztlich nur das lesen, was oberhalb der Unterschrift steht. Anlass, weiter zu lesen, besteht dagegen grundsätzlich nicht. Die Werkstatt genügt ihrer Hinweispflicht nur dann, wenn der Hinweis optisch derart hervorgehoben ist, dass er bereits beim Prüfen bzw. Unterschreiben der Rechnung derart ins Auge springt, dass er zur Kenntnis genommen werden muss. Hierzu reicht es aus, wenn sie einen gut sichtbaren Aufkleber im Innenraum, an der Windschutzscheibe oder am Außenspiegel anbringt. Die Entscheidung befasst sich nicht mit der Frage, ob ein derartiger Hinweis zu einem prinzipiellen Haftungsausschluss der Werkstatt führt, falls nach der Reifenmontage ein Schaden auftritt. Nach Auffassung der Juristischen Zentrale reicht ein solcher Hinweis hierfür jedoch nicht aus.
Für den Kunden ergibt sich daher bei Auftreten eines Schadens nach einer Reifenmontage durch das Lösen eines Rades stets die Möglichkeit, zu einem Schadensersatzanspruch gegen die Werkstatt zu gelangen, wenn die Werkstatt den Kunden nicht genügend auf das Für den Kunden ergibt sich daher bei Auftreten eines Schadens nach einer Reifenmontage durch das Lösen eines Rades stets die Möglichkeit, zu einem Schadensersatzanspruch gegen die Werkstatt zu gelangen, wenn die Werkstatt den Kunden nicht genügend auf das Nachziehen der Radmuttern hingewiesen hat. Dieser Anspruch besteht immer und unabhängig davon, ob der Werkstatt ein Verschulden bei der Montage nachgewiesen werden kann oder nicht. Entscheidend ist alleine, ob ein solcher Hinweis seitens der Werkstatt in richtiger Weise erfolgt ist oder nicht. Dies ist z. B. nach der hier dargestellten Entscheidung des LG Heidelberg nicht der Fall, wenn der Hinweis auf der Rechnung nach der Unterschrift erfolgt.
Aber selbst dann, wenn die Werkstatt den Kunden ausreichend auf das erforderliche Nachziehen der Radmuttern hingewiesen hat, gibt es noch eine Möglichkeit für den Kunden, zu einem Schadensersatzanspruch zu kommen, nämlich dann, wenn feststeht, dass die Reifenmontage mangelhaft war und der Werkstatt ein Verschulden zur Last gelegt werden kann. In diesem Fall haftet die Werkstatt, auch wenn sie den Kunden richtig auf die Erforderlichkeit des Nachziehens der Radmuttern hingewiesen hat. Nach Auffassung der ADAC Fahrzeugtechnik ist bei einem Reifenwechsel und einer ordnungsgemäß vorgenommenen Befestigung der Radmuttern nicht damit zu rechnen, dass diese sich anschließend im Fahrbetrieb lösen. Ein Nachziehen ist daher grundsätzlich technisch nicht erforderlich. Unter Berücksichtigung dieses Standpunktes würde ein Hinweis auf ein Nachziehen folglich nicht dazu dienen, um ein technisch nicht anders zu verhinderndes Ereignis zu vermeiden (Selbstlockerung der Radmuttern), sondern nur, um der Werkstatt die Möglichkeit zu geben, einen Montagefehler (nicht ordnungsgemäß angezogene Radmuttern) zu beheben. Dann wäre der Hinweis auf das Nachziehen der Radmuttern lediglich der nicht hinzunehmende Versuch, das Risiko eines Montagefehlers auf den Auftraggeber zu verlagern.
Im Schadensfall sollte nach Ansicht des ADAC auf jeden Fall ein Montagefehler gerügt werden.
Wenn Sie noch weitere Fragen rund um das Thema haben, helfen Ihnen die Clubjuristen unter der **Rufnummer (0 89) 76 76 – 24 23**
gerne weiter.
Mit freundlichen Grüßen Dr. Markus Schäpe Leiter Juristische Zentrale

Der CCD - Steckbrief

Name:	Michael Roth
Geburtsdatum:	14.11.1969
Geburtsort:	Neuwied
Familienstand:	verheiratet mit Iris seit 2001
Kinder:	Tochter Celine, 19 Jahre / Tochter Fabienne, 13 Jahre / Sohn Pascal, 10 Jahre
Beruf:	Industriemeister / Metall
Hobbies:	Oldtimer, Motorsport, Wandern
Haustiere:	Burma-Kater "Balu", 19 Jahre
Capri-Fahrer seit:	Februar 1989
Erstes Auto:	1978er Ford Taunus 2,0 GL V6 in polarsilber-met.
Erster Capri:	ein 1984er 2,3 Super GT in parisblau-met.
Mitglieds-Nummer:	302
Mitglied seit:	1997, seit 2000 aktiv im CCD Vorstand
Aktueller Capri:	mein Capri 2,8 Super Injection
Baujahr:	11 / 1984 mineralblau-met.
Im Besitz seit:	1996

„Ja – moin moin erstmal!“

Text: *Guido Heisner*
Fotos: *Gerhard Kleetz und Elisabeth Unglert*

Wat mutt dat mutt!
Für das Wochenende vom 29.-31. Juli 2016 lud die **Capri IG Schleswig-Holstein** ins beschauliche „Schläfrig-Holstein“ zum 2. Internationalen Capri-Treffen ein. Am Selenter See hatten unsere nordischen Capri-Enthusiasten den kleinen Campingplatz in ein Eldorado für uns verwandelt.

Zunächst stand aber die Organisation des Ganzen an. Erfahrung hatten unsere „Walrösser“ (Antje – NDR 3) ja schon im Jahr 2013 gesammelt. Dennoch wurde dieses Treffen akribisch vorbereitet: insgesamt 13 Monate dauerten die Vorbereitungen und der Planungsstab traf sich 10 Mal (...oder wollten die nur einen lütten Epi supen?). Michael von Husen hatte die Aufgabe des Lotsen übernommen und die gesamte schleswig-holsteinische Mannschaft sicher durch den „Planungsstrom“ gefahren. Alle brachten sich mit Ideen für dieses tolle Wochenende ein. Beim Treffen selbst standen 7 Helfer und 14 Mitglieder (weiblich/ männlich) sprichwörtlich „Gewehr bei Fuß“, um allen ein schönes und entspanntes Wochenende zu bereiten.

Nun aber erstmal ein paar Fakten:
Mit den Fahrzeugen der Veranstalter waren insgesamt 132 Capris auf dem Hof. Caprifahrer waren nicht nur aus allen Ecken Deutschlands, sondern auch aus der Schweiz und den Niederlanden angereist. Unsere Freunde vom CC Rosenheim e.V. legten 960 km und unsere Schwiezer vom CC Mythen 1070 km zurück.

Ganz besonders an diesem Treffen im hohen Norden war die sehr familiäre und äußerst gemütliche Aura die über dem ganzen Platz lag. Alle waren herrlich entspannt, was letztendlich auch an den Ruhe verströmenden Gastgebern lag.

„Das schönste bei uns im Norden ist unsere Gelassenheit“.

Natürlich gab es auch die eine oder andere Ecke in die sich mal die Grüppchen zum sogenannten „kölschen Klüngel“ zurückzogen, doch alle tauchten regelmäßig am Festplatz mit Trog und Futterkrippe auf oder zogen über den Platz, um sich bei den anderen einzunisten.

Toll hier im Norden sind auch die Frauen, hier verstehen sie ihr Handwerk, und mit Freude und dem gebotenen Ernst holen sie aus jedem Fass das letzte Dithmarscher Bierchen heraus – das ist wahre Einsatzfreude!

Neben verschiedenen Händlern war auch Wolfgang Stein mit dem Teilesortiment des Capri Club Deutschland angereist. Neben Wolfgang standen mehrere Mitglieder des CCD hinter der Ladentheke, um den Teile suchenden Caprifahrern beratend und sachkundig weiter zu helfen. Quintessenz: die Anreise des Teilesortiments hat sich sowohl für die Kunden (also Euch/ uns) als auch aus Sicht des CCD gelohnt. Wolfgang war darüber hinaus sehr mit den Standvorbereitungen zufrieden und hat sich auf dem Treffen richtig wohl gefühlt. Zitat: „Super Platz, klasse Organisation, schöne Autos, nette Leute, interessante Gespräche, überwiegend gutes Wetter, super Versorgung (Kuchen!!)“.

Ach ja – und dann war da noch Ernst Alfred. Ihr fragt Euch wer das ist? Das war der charmante und völlig aufdringliche Butler vom Eskort-Service, der jedem eine „Selenter Platte“ andrehen wollte und mit den Kindern die Luftballonaktion startete. Am Samstagabend sprang er dann noch für die Gastgeber ein und führte durch die Siegerehrung. Mit geschickt eingebrachten Liedern wie „Bella bella Marie häng Dich auf, ich schneid Dich ab morgen früh“ oder „Ich traf sie irgendwo, allein in einem Klo – Anita“ lockerte er die Pokalvergabe klasse auf, und das Zelt brodelte vor Stimmung.

Wer waren die Pokalgewinner?
Schnellste Anmeldung – Klaus Lobien
weiteste nationale Anreise – CC Rosenheim
weiteste internationale Anreise CC Mythen
1. Platz Capri I – Holger Ramm
1. Platz Capri II – Sascha Temme
1. Platz Capri III – Sascha Chraplewska.

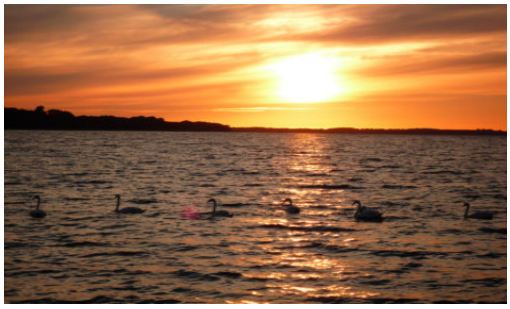
Schön war auch, dass Diethardt zahlreich mit seinen Sachsen auf dem Treffen vertreten war, und hier dann noch einem flüchtigen Pokalgewinner vom Treffen in Langenweissbach seinen Pokal überreichen konnte.
(...musste der eigentlich das Spritgeld für die Sachsen zahlen?).

Aber auch sonderbare Gefährte und Gefährten waren zu bestaunen.

Insgesamt haben wir hier in Selent ein wunderschönes, harmonisches Treffen in einer tollen familiären Atmosphäre erlebt – **DANKE: Schläfrig-Holsteiner!!!**

Am Sonntag röhrten dann die Motoren wieder auf, und in alle Winde verstreuten sich die Capris mit bissigem Klang aus den Auspuffanlagen, und schließlich kehrte sie wieder ein:
die himmlische Ruhe im Norden – bis zum nächsten Mal!

Impressionen:



Beim Capri ging die Sonne auf

Quelle: Westdeutsche Zeitung -Krefelder Stadtleben Artikel vom 27. Februar 2013-
Fotos: *Andreas Bischof und Gerd Niederberger*

Frank und Ralf Niederberger (v.l.) haben ihrem Vater Gerd zu seinem 50. Hochzeitstag im vergangenen Jahr einen Ford Capri geschenkt.

Einen 44 Jahre alten Ford hat Gerd Niederberger von seinen Söhnen zum 50. Hochzeitstag bekommen. Sie haben den Wagen völlig neu hergerichtet.

Tränen sind ihm in die Augen geschossen, als er den Wagen langsam auf den Hof fahren sah.

So schildert Gerd Niederberger die erste Begegnung mit seinem 44 Jahre alten Ford Capri im vergangenen Jahr, als seine Frau und er ihren 50. Hochzeitstag feierten.

Seine Söhne Frank und Ralf haben ihrem Vater an diesem Tag einen lange währenden Traum erfüllt, denn seit er in jungen Jahren eines der ersten Capri-Modelle sein Eigen nenne durfte, war der heute 69-Jährige diesem Wagen verfallen. „Wir haben befürchtet, dass sich unser Vater den Wunsch vermutlich nicht selbst erfüllen würde – also sind wir aktiv geworden“, sagt Ralf Niederberger, der den Sportwagen aus dem Hause Ford des Vaters noch von Kindheitserinnerungen vor Augen hatte.

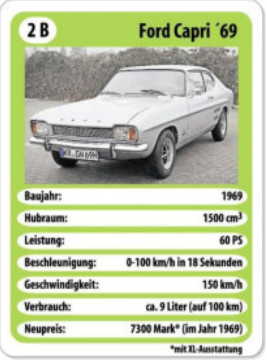
„Immer wieder hat er uns etwas vorgeschwärmt, wenn irgendwo ein Capri zu sehen war“, erinnert sich der 49-jährige Immobilienhändler aus Linn. „Das war eine Revolution, damals“, blickt der langjährige Mitarbeiter der ehemaligen Wumag-GmbH zurück. „Der erste Sportwagen, den sich auch junge Leute leisten konnten.“

Keine Mühen und Kosten gescheut: Von Grund auf ist dieser 1969er-Ford Capri wieder aufgebaut worden.

Die Söhne von Gerd Niederberger fassten 2009 ihren Entschluss. „Wie alles begann“ haben sie das Buch betitelt, mit dem der Verlauf bis zur Fertigstellung des Oldtimers in Bildern dokumentiert wird. „Bei einem Händler haben wir eine Karosse gefunden, die wir dann von Grund auf neu hergerichtet haben“, beschreibt Ralf Niederberger. Besonders schwer sei es gewesen, das Fahrzeug jahrelang vor dem gern spontan in der Lagerhalle des Sohnes aufkreuzenden Vater zu verbergen.

Gemeinsam mit dem Bruder, seinem eigenen Sohn und der professionellen Hilfe von Schlossern und Automechanikern ist der Wagen komplett gesandstrahlt worden, um Löcher und Risse zu entdecken.

Unterbodenschutz und Hohlraumversiegelung folgten später – alle Teile der alten Capri-Serie mussten besorgt werden. „Das war mitunter ganz schon aufwendig – und auch nicht ganz billig“, erinnert sich Ralf Niederberger.



Beim Capri-Club-Deutschland half man den Brüdern mit Tipps zu Teilehändlern und der Vorgehensweise aus. Denn der Capri für den Vater musste einer aus der ersten, der ’69er-Serie sein.

„Die oberste Prämisse war:
Das Automobil wird vollständig so aufgebaut, wie es damals aus dem Werk geliefert wurde.“

Das Kunstlederlenkrad mit dem Capri-Logo – dahinter die Rundinstrumente.

In Europa war der Ford Capri ein Nachbau des US-Mustang-Modells und ist in unter anderem in Köln hergestellt worden.

Der Großbrand, der 1977 Teile des zentralen Ersatzteillagers in Köln-Merkenich zerstörte, machte es für Capri-Fans und auch für Frank und Ralf Niederberger nicht leichter oder billiger, ihr Projekt zum Erfolg zu führen.

„Etwa 500 Arbeitsstunden und knapp 17000 Euro sind bislang in dieses Auto investiert worden“, sagt Ralf Niederberger. Er begründet den Aufwand mit dem Reiz und der Begeisterung, die von Autos, insbesondere den alten, ausgeht. Kein männliches Mitglied im „Niederberger-Clan“ könne sich dem entziehen.

Seit der goldenen Hochzeit sieht Gerd Niederberger nun fast täglich in der Linner Halle nach seinem Capri. Ausgefahren wird dieser allerdings nur an Wochenenden und bei schönem Wetter.

„Dieses Auto wird für die Familie erhalten – und niemals verkauft“, versichert der Rentner.

Streicheleinheiten für den Kühler: Im Motorraum des Capri steckt ein Viertakt-Motor. Alle Teile in und an dem Wagen sind Originale von Ford.

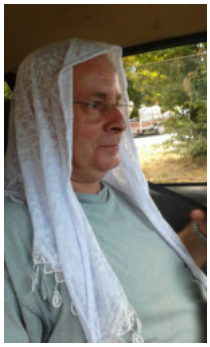
Auch die erste längere Tour ist schon geplant.

Gerd Niederberger hat den ersten Besitzer seines neuen Capris ausfindig gemacht und kontaktiert:

„Der hat sich riesig gefreut und mich eingeladen, ihn zu besuchen.“

Ausfahrt 2016 ins Bergische Land – Mein Erlebnisbericht
Text: Sylke Großmann
Fotos: Frank Lehmann, Vanessa Steeg …….

Es war wohl das erste Mal, dass ein Veranstalter sich für das fast „zu schöne“ Wetter entschuldigen musste. Aber mit so einer Hitze hatte wohl niemand gerechnet. Scheinbar hatten alle den Wettergott angebetet. Und da mussten wir nun gemeinsam durch!



Jürgen und ich starteten am Freitagvormittag zu unserer zweiten Ausfahrt. (2001 waren wir in Braunlage schon einmal dabei).

Das Thermometer in unserem schwarzen Capri zeigte mehr als 45 Grad. Zunächst bekam Jürgen die Sonne von der Seite, jedoch wusste er sich davor zu schützen, indem er mein weißes Halstuch als Kopftuch benutzte.

Da hat so mancher, der uns überholte, etwas merkwürdig geschaut!

Irgendwann schien die Sonne dann auf meine Beine und ich wunderte mich, warum es im Fußraum plötzlich so heiß wurde. Ich bemerkte, dass Jürgen die Heizung auf volle Pulle gestellt hatte und fragte nach. Er gestand mir – nach etwa 200 Kilometern -, dass die Temperaturanzeige bereits am Anschlag war. Er hatte vor einiger Zeit den Lüfter ausgebaut und säuselte was von mehr Leistung und so. Bei der Hitze konnte allerdings auch der stattdessen von ihm eingebaute Elektrolüfter nicht mehr mithalten. Bergrunter im Leerlauf, mehrere Pausen, Heizung an - irgendwie haben wir es nach 5 Stunden zum Hotel Phönix in Bergneustadt geschafft und freuten uns auf eine erfrischende Dusche!

Kurz nach 19.00 Uhr waren alle 62 Teilnehmer eingetroffen. Nach dem Abendbuffet erfolgte die Ziehung der Startnummern und wir genossen den Sommerabend im Kreise unserer gleichgesinnten „Konkurrenten“. Wir haben wieder einige nette Leute etwas näher kennenlernen dürfen und hatten einen wirklich lustigen Abend. Da seine Heike leider nicht mitkommen konnte, kam Lutz mit seiner Ersatzbegleitung Norbert. Die beiden waren das Traumpaar des Wochenendes!

Samstag ab 9.30 Uhr starteten 27 Capris im 2-Minuten-Takt mit Lunchpaket, Bordbuch, Fragenkatalog und Bilderrätsel. Wir hatten die Startnummer 10. Bereits nach wenigen Kilometern kamen uns die ersten Teams bereits wieder entgegen, da sie scheinbar – genau wie wir – logistische Probleme mit den ausgehändigten Unterlagen hatten. Zwar war seitens der

Organisatoren alles perfekt ausgearbeitet worden, aber man musste sich natürlich erst einmal alles zurecht legen, um sich eine Übersicht zu verschaffen und alles im Blick zu haben.

Obwohl ich immer davon ausging, dass Organisation mir liegen würde, war ich anfangs ein wenig überfordert und fragte mich, wie die Einzelfahrer das wohl ganz allein bewältigen würden.

Zudem versuchten wir gleichzeitig noch die wunderschöne Landschaft zu genießen. Wenn das keine Herausforderung war! Kreuz und quer durch das Bergische Land mit seinen zahlreichen Talsperren gelangten wir zur „Turm Gaststätte“ Unnenberg. Vorbei am Schloss Georghausen, an dem unser Clubmitglied Walter Dahmen an einem Ford OSI-Treffen teilnahm, ging es zum Bensberger Rathaus und einer Kaffeepause im Bergischen Museum.

Mit einem weiteren Fragebogen bewaffnet, folgten wir dem nächsten Streckenverlauf. Um die Frage nach den Öffnungszeiten eines „Clubs“ beantworten zu können, hielten wir am Club namens Maxim an und stiegen aus. Dieser schien jedoch nicht mehr „in Betrieb“ zu sein. Es stellte sich heraus, dass der Club umgezogen war und wir – inzwischen waren auch Mitstreiter an der Stelle angekommen – sahen den neuen Wegweiser samt Öffnungszeiten etwas versteckt am Straßenrand. Mein neugieriger Mann schlich jedoch währenddessen nochmal um das Gebäude herum und traf dort im Garten auf einen älteren Herrn, der ihn direkt einlud, hineinzugehen! Mein Mann ergriff – vermutlich pflichtbewusst den Siegerpokal vor Augen - die Flucht! Bis heute konnte nicht geklärt werden, was da hätte passieren können...

Danach setzten wir unsere Fahrt fort. Es ging weiter zum Lingeser See und den letzten Aufgaben. Anschließend Rückfahrt zum Hotel. Trotz der anhaltenden Hitze war die Ausfahrt viel entspannter, als die Anreise am Vortag. Man konnte bei offenen Fenstern den tollen Tag wunderbar genießen. Einige vergaßen dabei auch gerne den ganzen Papierkram und ließen das Bergische Land auf sich wirken. Ein Capri schaffte es leider nicht rechtzeitig ins Ziel, wurde aber später noch „gebracht“.

Wir haben jedenfalls alles gegeben, hatten sehr viel Spaß und gingen „natürlich“ davon aus, dass wir das Ding gewinnen! Wären da bloß nicht die - wieder einmal sehr originellen - Aufgaben und Spiele zu meistern gewesen. Wir ahnten schon, dass es mit dem Sieg knapp werden könnte!

Die Abendveranstaltung begann mit einem reichhaltigen Buffet und alle waren gespannt auf die Siegerehrung. Wir haben es zwar nicht auf das Treppchen geschafft, aber gratulieren den Gewinnern dieser Ausfahrt von Herzen:

Platz 1: **Tamara, Guido und Jelle Verse**
(Kein Wunder – mit einem 1A-Zusatzjoker!)

Platz 2: **Michaela und Stefan Bäumer**
(Vorteil: Professionelles Zettel-Haltesystem!)

Platz 3: **Michaela und Udo Thielmann**
(Sie können es halt!)

Tamara, Guido und Jelle Verse

Nach diesem ereignisreichen Tag mit gemütlichem Ausklang folgte ein nächtliches Gewitter, bei dem die Hagelkörner zum Glück keine Schäden an unseren Fahrzeugen angerichtet haben. So machten wir uns am Sonntag nach dem Frühstück auf den Heimweg, auf den ich hier aufgrund unserer fortbestehenden Lüfter-Probleme lieber nicht näher eingehen möchte.

Übrigens war der Benzingeruch – einige erinnern sich bestimmt – tatsächlich auf unseren Capri zurückzuführen und wir mussten schon nach kurzer Zeit eine erste Zwangspause einlegen. Allerdings möchte ich ein dickes Lob an meinen Jürgen richten, denn er hat den defekten Benzinschlauch fachmännisch gekürzt und wenigstens „diesen“ Fehler beheben können.

Ein herzliches Dankeschön an
Christel und Bernd sowie Vanessa und Tobias,
Hendrik und Hendrik!

Das habt Ihr alle wirklich ganz toll gemacht ,
und wir freuen uns schon auf die
nächste Ausfahrt!!!!

Jürgen und Sylke

Abenteuer Capri

Ja, es ist soweit, wir stellen uns vor, die Free Capri Driver Niedersachsen. Den einen oder anderen kennt ihr schon als Einzelfahrer. Aber immer nur alleine on the Road wollte so richtig keiner mehr.

Unsere seit ein paar Monaten gewachsene Gemeinschaft besteht aus:

3 Fahrern mit einem Capri I

Pünktlich zu Saisonbeginn am 1. Mai eines jeden Jahres werden die Capris herausgeputzt. Für noch schnelle notwendige Reparaturen läuft Tage vorher unser entstandenes Netzwerk heiß.
Mit einem gut gefüllten Saison-Termin-Plan geht es dann auf gemeinsame Reise zu Teilemärkten, regionalen Oldtimertreffen und den Ford Capri Treffen anderer Clubs und Vereine.

Einen besonderen Auftritt hatten die Free Capri Driver Niedersachsen letztes Jahr in Oldenburg.
Zum ersten Mal die „OMO – Oldtimer Messe Oldenburg“ und wir mit einem großen Stand dabei.

Mit Unterstützung vom Capri Club Deutschland und der Clubbetreuung von Ford Köln ist uns eine gute Präsentation gelungen.

1 Fahrer mit einem Capri II John Player

7 Fahrer mit einem Capri III

Weitere Capri I und III befinden sich in liebevoller Restauration.

Das Highlight für nächstes Jahr ist zweifelsfrei „90 Jahre Nürburgring“.
Wir wollen dieses besondere Ereignis nicht verpassen. Bestimmt sieht man sich, bis dahin.

Die Free Capri Driver Niedersachsen

Automobiles Weltkulturgut schützen, erhalten und fördern

„Oldtimer sind nicht einfach alte Autos“ – so die FIVA

im Rahmen ihrer Bemühungen für einheitliche Beschränkungen in Umweltzonen

Nachdem die Zahl der Umweltzonen in Europa weiter wächst, setzt sich die FIVA (Weltverband der Oldtimerclubs und -verbände) für eine klare Unterscheidung zwischen „alten“ und „historischen“ Fahrzeugen ein sowie für eine europaweit einheitliche Politik zu Ausnahmeregelungen für Oldtimer.

Die Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) hat Verständnis für die Notwendigkeit von Umweltzonen, da Städte den in den EU-Richtlinien zur Luftqualität formulierten Zielen sowie den von der Weltgesundheitsorganisation geäußerten Gesundheitsaspekten genügen müssen. Klar ist, dass ein Oldtimer nicht die Abgas-Standards aktueller Modelle erfüllen kann. Zwischen den 30er, 50er, 80er Jahren und dem aktuellen Stand der Technik liegen Welten. Deutlich relativiert wird dies allerdings dadurch, dass der aktive Fahranteil der Oldtimer im Straßenverkehr mit einer durchschnittlichen Fahrleistung von nur ca. 1.500 Kilometern pro Jahr vernachlässigbar gering ist. Die FIVA ist daher der festen Überzeugung, dass dieser positive Aspekt „historischer“ Fahrzeugen bei der Einführung von Umweltzonen anerkannt werden sollte.

FIVA-Präsident Patrick Rollet erklärt: „Als historisch definiert die FIVA Kraftfahrzeuge, die mindestens 30 Jahre alt sind und in historisch korrektem Zustand erhalten und nicht für den alltäglichen Gebrauch verwendet werden. Diese Fahrzeuge sind Teil unseres technischen Kulturerbes und sollten bei Überlegungen bezüglich der Luftverschmutzung in Städten nicht mit alten und schlecht erhaltenen Autos, die als billiges, alltägliches Fortbewegungsmittel dienen, in einen Topf geworfen werden.“
Laut FIVA gibt es zahlreiche gute Gründe dafür, dass die Umweltverschmutzung durch historische Fahrzeuge unerheblich ist*:

1. Oldtimer – Autos, Motorräder oder Nutzfahrzeuge – machen nur einen geringen Anteil unseres Kraftfahrzeugbestands aus und einen noch geringeren des Straßenverkehrs. Daher ist ihr Beitrag zur Luftverschmutzung entsprechend gering. Da sie im Allgemeinen nur zum Vergnügen verwendet werden, sind sie in Stadtgebieten kaum zu Stoßzeiten unterwegs.
Aus den genannten Gründen spielen Emissionen von diesen kulturell bedeutenden Fahrzeugen statistisch keine Rolle.

2. Bei Oldtimern handelt es sich um gut erhaltene Fahrzeuge, die die Umwelt mit einer sehr geringen durchschnittlichen Laufleistung von nur ca. 1.500 Kilometer pro Jahr wenig belasten.

Besitzer von Oldtimern geben jährlich mehrere Tausend Euro für Restaurierung, Ersatzteile und Zubehör, Wartung und Reparatur aus.

3. Oldtimer werden sorgsam gefahren, daher auch die sehr niedrigen Versicherungsprämien.

4. Nur wenige historische Fahrzeuge sind mit Dieselmotoren ausgestattet (auf die viele Umweltzonen abstellen).

Patrick Rollet: „Oldtimerbesitzer bewahren das automobile Kulturgut und stellen der Öffentlichkeit ein kostenloses Museum über die Geschichte und Kultur unserer automobilen Vergangenheit zur Verfügung, indem sie ihre Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen nutzen.

Es wäre sehr bedauerlich, wenn dieser wichtige Aspekt unseres technischen Kulturerbes zunichte gemacht würde. Sämtliche Verbote oder Beschränkungen, die den Gebrauch historischer Fahrzeuge betreffen, sind nicht nur den Besitzern gegenüber unfair, sondern wirken sich auch auf Tausende von Kleinbetrieben aus, die von der Oldtimer-Bewegung abhängig sind.

Viele EU-Länder haben bereits Ausnahmen für historische Fahrzeuge von den Umweltzonenregelungen beschlossen – dazu gehören Deutschland, Italien, Ungarn, die Tschechische Republik, Dänemark, Schweden und das Vereinigte Königreich. Allerdings haben die verschiedenen Nationen unterschiedliche Regelungen und in manchen Ländern sind die Vorschriften von Ort zu Ort verschieden. Für Oldtimerbesitzer ist das schwer nachvollziehbar.

„Zusammenfassend möchten wir unsere Interessen gegenüber EU-Abgeordneten zu drei Themen vertreten.

Erstens soll es eine klare Definition von historischen Fahrzeugen geben, im Unterschied zu dem Begriff „altes“ Fahrzeug.

Zweitens sollen historische Fahrzeuge von Umweltzonenregelungen ausgenommen werden.

Und drittens soll die Ausnahme einheitlich Anwendung finden, d.h. nicht nur in einzelnen Ländern sondern EU-weit. Dort wo es Umweltzonen gibt oder geplant sind, ermutigen wir Oldtimer-Clubs und -Besitzer ebenfalls Einfluss auf die nationalen Regierungen zu nehmen.“

Frohe Weihnachten ...

... und ein glückliches neues Jahr!