

# Teknisk Spalte

## I dag: 302 ombygging

Vi har fått flere innspill til «Det tekniske hjørnet» i bladet. Det mangler ikke på aktuelle tema å ta opp. I denne utgave handler det om ombygging. I neste nummer, og mulig også i nummeret etter vil vi forsøke å se nærmere på restaurering av interiør. Kom med innspill! (Gjerne til: [rune.skiaker@chello.no](mailto:rune.skiaker@chello.no))

## Hvordan bygge sin egen «Perena» eller «Mako» Capri.

Disse to modellene av Capri, i utgangspunkt i en MKI hhv. en MKIII, ble levert med Fords US 289/302 cui. (5 liter) V8. Flere andre firma har kunnet lever Capri med V8 under årenes løp. Til spesielt interesserte vil jeg anbefale bøkene «High performance Capris» og «Capri gold portfolio» for videre lesing i dette tema.

Å bygge om til V8 i en Capri er en relativ enkel liten sak. Vi vil her konsentrere oss om selve installasjonen av motor og drivlinje. Hva bremses og dempere angår, er dette et relativt fritt tema- «Perena» Caprien ble levert med originale 3- liter bremses. Det sier alt.....

### Karosseri-endringer:

Du MÅ fjerne «boksen» til radiatorinnfestningen i front. Du må dessuten bore nye hull til girkasstravers, eller sveise braketter til denne. Det lønner seg også å fjerne bjelken på tvers i girkassetunnellens underside. (Se tidligere artikkel om ombygging.)

### Motor:

Bruk enten en komplett 302 fra Mustang 1979 – og opp til den siste 5.0 Mustangen ble levert (1995?) eller: Hvilken som helst 302/ 289 MEN MED OLJEPICKUP OG BUNNPANNE fra 79 og opp Mustang. Denne passer nemlig nydelig over den originale Capri- traversen.

### Motorfester:

Kan kjøpes ferdig. Ellers kan de lett bygges, enten med utgangspunkt i originale Capri motorfestegummi, eller med Mustang motorfester. Uansett krever dette sveisekunnskap. Mustangfestene må boltes gjennom traversen. Med Caprigummien må man lage brakett fra denne og inn til motorblokka.

### Gasswire:

Original Capri kan benyttes, med små endringer.

### Tenning/ Lading:

Med et tradisjonelt tenningssystem på 302'en kan dette kobles direkte inn i ledningssettet i Caprien. I MKI Capri med laderegulator «i boks» kreves det at denne fjernes og at ladestrømmen og styrestrøm legges opp annerledes. (Kreves ved ombygging til alle typer dynamo m/intern ladestyring.) Om du bruker fordelerløst tenningssystem m/ innsprut bør du bruke styringsenhet og ledningsnett fra 302'n (eller kjøp inn datasprut m/ tenningsstyring..... om lommeboka tillater.)

### Eksos:

Originaleksos til en V-6 bil eller et «effektanlegg» til disse i 2" vil duge helt greit. Det må da kun lages overganger mellom de nye headersene og originaleksosen. Ellers kan man bygge selv eller få Svendsen's eksos el.a. til å svi opp noe i hva man selv måtte velge av materiale og omfang.

### Headers:

Det kan benyttes originale støpjernsmanifolder/shorty headers m/ små endringer, eller man kan kjøpe

Har DU et spørsmål om bremses, motor, deler, ombygginger, restaurering, hva som helst, .....?

- still dem til Capripostens tekniske stab, der antall medarbeidere vil variere.

Send en e-mail eller et brev til Rune Skiaker, (adresse finner du på side 2) eller post ditt spørsmål under teknisk-forum på hjemmesiden til Capri-klubben:

<http://www.capri-club-norge.com>

Det hadde forøvrig vært morro om fler brukte denne siden som et diskusjons-forum & for generelle meningsyttringer.....

Ditt spørsmål & forhåpentligvis et svar vil komme på trykk i neste nummer av Capri-posten.