



MINI PIT STOP

Uitgave van Belgian Minis on Tour

Nr: 6- 2025 OKT



Flanders
Classic Mini Meeting

Het Les Leston stuur

RNR
Cars & Coffee

MK1234567

BELGIAN WESTHOEK CLASSIC

Hallo Mini Vrienden en Vriendinnen



De herfst is weer in het land. Het seizoen waarin de bladeren vallen, de garages oplichten en de Mini's even op adem komen na een druk zomerseizoen. In deze nieuwsbrief blikken we terug op enkele mooie momenten van de voorbije weken. Zo brengen we een verslag van de Mini Meeting in West-Vlaanderen, georganiseerd door Flanders Classic. Nemen we je mee naar de sfeervolle Cars & Coffee van RNR Classic in Varsenare, waar de zon en de Oldies voor een perfect zondagmorgenplaatje zorgden. Ook de Belgian Westhoek Rally komt aan bod, met een verslag vol actie. Voor de technische lezers analyseren we de verschillende Marks van de Mini. Daarnaast brengen we het verhaal van een gerestaureerd Les Leston-stuur. Een prachtig stukje Mini erfgoed dat met oog voor detail opnieuw tot leven werd gebracht.

Op onze website vind je ondertussen al een uitgebreid foto overzicht van deze events. Zeker de moeite om even door te bladeren. Met de herfst komt ook het beursseizoen op gang, binnenkort opent de grote oldtimerbeurs in Brussel opnieuw haar deuren, een vaste afspraak voor vele liefhebbers. En stilaan denken we ook al vooruit naar 2026, met plannen voor een nieuwe editie van de Polderroute. Een traditie

die in 2005 begon en nog steeds leeft onder de Mini rijders. Meer daarover zeker binnenkort. Voor nu wensen we iedereen veel plezier in de garage, succes met de herfst/winter klusjes, en vooral, blijf genieten van de kleine wagen met het grote hart. Groeten, Wesley

Herken je dit nog? Blauwbuik 19 september 2010





Zondag 21 september 2025

Flanders Classic Mini Meeting

Zoals de traditie het wil, was het weer tijd voor de meeting van de Flanders Mini Club uit Roeselare. Naast hun jaarlijkse rondrit in juni, organiseren ze telkens in het voor- en najaar een static show. Ik ga er vaak naartoe, ooit viel ik er zelfs in de prijzen met de award "Mooiste Mini". Jawel, wanneer er geen modder of stof van de rally's aan hangt, kan hij er best knap uitzien.

Toch besloot ik die zondag mijn Mini thuis te laten. Met een strakke familieplanning in de namiddag, reed ik even snel op en neer. Toch goed voor een tocht van een kleine 90 kilometer enkel. Het weer zat niet helemaal mee, af en toe trok er een regenbui over het land. Wat deze meeting telkens zo fijn maakt, is de tijd en ruimte om bij te praten met de vertrouwde gezichten. Over lopende projecten, ervaringen onderweg, of toekomstige plannen. De Mini vibe leeft duidelijk sterk in West-Vlaanderen. En dat bleek ook deze keer, ondanks de regen was er opnieuw een mooie opkomst. Daarnaast was er dit jaar een nieuwe locatie. Waar de show vroeger plaatsvond op een bedrijventerrein, werd nu gekozen voor de afgelegen parking van de plaatselijke visclub. Een schot in de roos. Want de aanwezige faciliteiten, kantine, toiletten en meer zorgden voor extra comfort. Kortom, alle ingrediënten waren aanwezig om er een geslaagd event van te maken, en dat is de organisatie opnieuw uitstekend gelukt! Aan Mini's tevens geen gebrek, er stond wel van iedere variant een exemplaar op het terrein. Denk ik aan de Pick-up, Van, Estate, Wolseley, Cabrio, Cooper S, ... Jammer genoeg moest ik de BBQ-braadworsten aan me laten voorbijgaan, maar ik blik met plezier terug op een geslaagd event. Hopelijk kan de Flanders Mini Club dit nog vele jaren blijven organiseren, want dankzij hun inzet én de deelnemers blijft de Classic Mini springlevend.





RNR Cars & Coffee

Rock 'n Roll Classic Garage in Varsenare vierde zijn 10-jarig bestaan.

Op zaterdag vond hun opendeurdag plaats en op zondag organiseerden ze hun allereerste Cars and Coffee event. Tussen 9u en 13u waren eigenaars van classics, youngtimers en supercars welkom op hun domein.

Last minute kwam dit event in mijn agenda, en ik besloot nog eens richting West-Vlaanderen te rijden. Bij aankomst was meteen duidelijk dat er een mooie opkomst was. Heel wat volk, een pak auto's én bovendien stralend weer! Altijd een grote troef. Alles was voorzien, een koffiobar, ontbijtkoeken, een aperitiefbar... RNR had het perfect geregeld om bezoekers een gezellige voormiddag te bezorgen. Ik bracht ook een bezoek aan hun indrukwekkende garage, die vol staat met prachtige klassiekers. Denk aan formulewagens, unieke Ferrari's en Mercedesen, maar natuurlijk ook een fraaie Mini Cooper S. De garage is verdeeld over verschillende hallen. Motorrestaurant, spuitcabine, stockage, showroom en nog veel meer. Op het grote grasveld naast de garage was plaats voorzien voor bezoekers die met hun bijzondere wagen kwamen. De variatie was groot zoals Lotus, Alfa Romeo, Volkswagen, en ook enkele klassieke Mini's. Zo stond er onder meer een unieke rode Rover Mini Cabriolet in perfecte staat, een echte blikvanger. Je had ogen tekort om alle pareltjes te bewonderen die constant het terrein op- of afreden. Het Cars and Coffee concept blijft een succes, en de laatste jaren duikt dit soort meetings steeds vaker op in alle windstreken van België.

RNR heeft duidelijk begrepen hoe je zo'n event moet organiseren. Hopelijk krijgt dit initiatief nog een vervolg.

Tegen de middag besloot ik huiswaarts te keren. **Foto's van dit event vind je terug op onze website.**

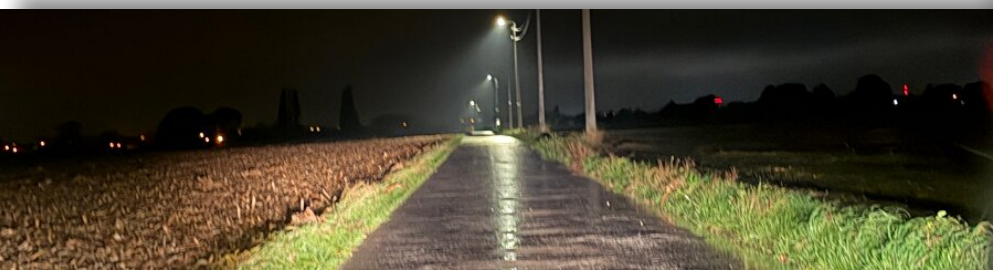


Rudy Opdenakker, de wedstrijdleider van het event kwam met volgend persbericht voor het event op de proppen. Bjorn en ik keken er alvast naar uit. "Na enkele edities richting Belgische Ardennen, kozen we vorig jaar voor een terugkeer naar Vlaanderen. Ook dit jaar blijft de karavaan in een wedstrijdgebied uit de beginjaren van het evenement. Meer zelfs! Dit jaar schotelen we een parcours voor uit één van de meest gesmaakte edities uit de Belgian Westhoek Classic historie. We trekken net zoals in 2018 richting Nederland om er de gekende 'gravelstages' te gaan rijden. Een editie die destijds enige tijd bleef nazinderen." Maar dat is niet alles! "Vorig jaar werden enkele driving tests op privaat terrein toegevoegd aan het evenement. Een idee die we dit jaar maar al te graag herhalen, voor het plezier van de piloten en het publiek. Het Promove Training Center te Brugge zal op zaterdagochtend ongetwijfeld het hoogtepunt worden, want we organiseren er de officiële start van de tweede wedstriiddag en er staan 2 passages op de 'RallySchool Driving Test' op het menu." In totaal gaan 121 teams op vrijdag 3 oktober vanaf de Grote Markt te Ronse van start. "Desondanks dat er enkele trouwe deelnemers van start gaan in de Tour de Corse Historique of in een manche van het UK-kampioenschap hebben we ons persoonlijk record verbroken. Het aantal buitenlandse deelnemers blijft nog steeds gegarandeerd en is dit jaar opnieuw goed voor 30% van het veld! De combinatie van de gravelstages en de driving tests, zorgde er voor dat niemand deze editie wou missen.", aldus Rudy Opdenakker, wedstrijdleider.



Reeds enkele jaren heb ik Bjorn Doolaeghe als vaste co piloot voor deze wedstrijd. Samen behaalden we al mooie resultaten, waaronder verschillende podiumplaatsen. Vorig jaar mochten we zelfs op het tweede schavotje plaatsnemen. Omdat we maar één keer per jaar samen rijden, is het telkens even wennen om weer op elkaar ingespeeld te raken. Sinds dit seizoen werk ik met Chronopist, en ik wilde graag dat ook Bjorn hiermee vertrouwd raakte. Daarom spraken we op vrijdagmiddag wat vroeger af, zodat we het systeem konden iken, ik hem een woordje uitleg kon geven en we samen een korte demorun konden doen. Bjorn is IT'er, dus hij had het snel onder de knie. Daarna konden we verder naar de administratieve controle, gevolgd door de technische keuring. Alles verliep vlot, en we parkeerden de Mini op de markt van Ronse. Al jarenlang de vaste start- en aankomstlocatie van het event. Onze starttijd was 19u12, met startnummer 101. We kozen ervoor om in één van de restaurantjes nog even onze maag te vullen voordat we de duisternis introkken. Daar konden we gezellig bijpraten met andere deelnemers, altijd leuk om elkaar terug te zien en te horen over hun recente ervaringen. Een uur voor de start kregen we onze tijdstabellen, die Bjorn zorgvuldig in de Chronopist stak. Ondertussen was het flink beginnen regenen, iets wat de hele avond zou aanhouden. Storm Amy was in het land, en dat hebben we geweten. Bij de start volgde nog een kort interview met de speaker, die alles live uitzond op de verschillende multimedia kanalen. En

De eerste twee RT's verliepen naar ons gevoel zeker niet slecht, ondanks het spekgladde wegdek. Ze waren ook niet bijzonder moeilijk en toch belandden we even op de 61ste plaats. Dat lag volledig onder onze verwachtingen, maar de tijdsverschillen waren miniem. Eén goede regularity test kon ons al snel weer laten klimmen. De derde proef was een kort circuitje, waar we tijdens het weekend vier keer op een afgesloten parcours "alles mochten geven". Het doel: de snelste tijd of exact binnen de opgelegde tijd rijden. Wat natuurlijk nét onhaalbaar was ingesteld. Dus, plankgas! Op zo'n circuit kun je echter ook snel veel verliezen, een kegel omver of een foutieve richting betekent meteen straftijd. En met het gladde wegdek was extra opletten zeker nodig. De test vond plaats op het terrein van een betoncentrale in de regio Deinze. Bjorn toonde me de schets, die ik snel vanbuiten leerde, en hij navigeerde me daarna perfect door het parcours. De Mini deed het trouwens geweldig. We stormden, samen met storm Amy, tussen alle kegels door. Resultaat, een derde plaats op deze proef, en ook in het algemeen klassement klommen we weer mooi op.



De vierde RT werd geannuleerd na een ongeval van een andere deelnemer, jammer genoeg vrienden die ik goed ken. Gelukkig waren er geen gewonden, al had hun wagen wel zware schade opgelopen. Toen we er langsreden, moest ik even slikken. Dat beeld bleef nog een tijdje door mijn hoofd spelen tijdens de volgende proeven, wat het lastig maakte om me volledig te herpakken. Een kort rustmoment bracht wat ontspanning, en daarna trokken we weer verder richting de volgende RT's. Die speelden zich af in de bossen rond Beernem, op weg naar de avondfinish in Brugge.

De laatste twee RT's verliepen bijzonder goed. We reden netjes op tijd, soms nét iets te snel, soms wat te traag. Bjorn durfde, terecht, die avond nog niet te veel meters bij te stellen of af te trekken via de Chronopist. In het donker, met regen en een nieuw systeem, wil je niet te veel experimenteren.

We eindigden de avond op een 20ste plaats. Mooi opgeschoven, al lag onze doelstelling hoger. Mijn persoonlijk doel was een top 10. Na de finish zette ik Bjorn af aan zijn hotel, en besloot zelf nog diezelfde nacht de 45 minuten naar huis te rijden. Ik wilde de Mini droog in de garage zetten en nog even rustig een check-up doen met alles bij de hand. Rond 2 uur 's nachts kroop ik uiteindelijk onder de wol, moe maar voldaan. En vooral, al uitkijkend naar de volgende dag.



6u30, de wekker ging al af. Geen spoor van vermoeidheid, alleen adrenaline en goesting om opnieuw te vertrekken. Na een stevig ontbijt reed ik richting Brugge. Het regende nog steeds, al leek het stilaan wat droger te worden. Storm Amy liet zich echter nog goed voelen. Om 10u werden we verwacht aan de rallyschool in Brugge, waar de officiële start van de dag plaatsvond. We mochten er twee runs afleggen op een afgesloten circuit. Al snel kregen we te horen dat het daar spekglad lag. De proef vanbuiten leren was onmogelijk, te veel draaien en keren. We gingen goed van start in de eerste run, tot ik in een bocht van 90 graden de Mini even voelde uitbreken. Bijna een spin, maar dankzij de kleine draaicirkel kon ik snel weer aanzetten. Halfweg de run gebeurde iets gelijkaardigs. De instructie volgde wat laat, waardoor ik dacht dat ik naar rechts moest, terwijl het links was. Een paar korte tikken op de rem en een snok aan het stuur. De Mini stond weer netjes recht. Toch verloren we er twee à drie seconden mee.

Aan de finish mochten we meteen opnieuw aansluiten voor de tweede run. Nu kende ik het parcours én wist ik waar de gladde stroken zaten. Deze keer verliep alles foutloos, en we reden zelfs 17 seconden sneller dan in de eerste run. In het algemeen klassement schoven we één plaats op, plaats 19. Daarna kregen we het roadbook en de tijdstabellen, en konden we vertrekken naar de volgende RT's. Zo'n 20 kilometer verder, op Nederlands grondgebied, Zeeland. Onderweg nam ik het roadbook over, zodat Bjorn alle tijden in de Chronopist kon ingeven terwijl ik reed. De gravelstages in Zeeland. Dat is een beetje mijn speelterrein, mijn testgebied.

Ik kom hier vaak met de Mini oefenen, want het ligt maar twintig minuten van thuis. De

offroad banen zijn er mooi egaal, zonder putten, en bestaan uit zuiver gravel. Ik ken ze bijna allemaal, mede doordat ik hier regelmatig Miniritten organiseer. Zou die kennis een voordeel opleveren? Meestal niet. Wie denkt de weg te kennen, wordt vaak verrast. Maar deze keer voelde het goed.

En zo geschiedde. Na de vier gravelproeven stonden we op plaats 3 in het klassement. We waren stevig opgeklommen. Soms misten we nog een seconde, vooral omdat we de correcties in de Chronopist niet altijd op tijd uitvoerden. Wanneer ik een bocht afsneed, moesten er meters bijgeteld worden. Iets wat nog niet consequent gebeurde. Tegen het einde van de ochtendsessie riep ik spontaan: "+2 meter!" of "min!" zodat Bjorn meteen kon bijstellen. Hij deed het uitstekend voor de eerste maal met het toestel te werken. Met een goed gevoel bereikten we de middagstop. Het was een sterke ochtend. We bespraken kort hoe we de tijdsopvolging nog konden verbeteren. Een nieuwe ijking bij kruispunten hadden we nog niet gedaan, dus dat zouden we in de middag toepassen spraken we af. In het klassement zagen we dat plaats 1 te ver weg was, die hadden al te veel voorsprong opgebouwd. Plaats 2 daarentegen was nog haalbaar. Anderzijds, één fout van vijf seconden en we konden evengoed weer op plaats 9 terecht komen. De concentratie moest dus maximaal blijven. Maar eerst genoten we even van een lichte lunchpauze, om de energie weer aan te vullen.

Na de middag begonnen we meteen met twee navigatietesten, goed voor anderhalf uur puur puzzelplezier. Bjorn was in zijn nopjes, dit is helemaal zijn ding. Hij loodste me feilloos langs alle verborgen weggetjes, dijkje op, dijkje af, een lusje rond en weer verder. Zo bereikten we al snel de volgende regularity test. De laatste kilometers van die proef werden geannuleerd, omdat storm Amy een boom over de weg had geblazen. Gelukkig bleven de controlepunten vóór dat stuk behouden, waardoor we het parcours foutloos en op de seconde afwerkten. Dat leverde ons opnieuw winst op in het klassement. We klommen naar de tweede plaats. Op naar de eerste? Nee, dat zat er niet meer in. De koplopers lagen te ver voor, en bovendien hadden zij, net als wij, hun joker nog niet ingezet. (Elke equipe mag één minder geslaagde tijd schrappen tijdens de rally.) Na opnieuw een sterke RT bereikten we het laatste circuit van de dag, opnieuw op een terrein van een betoncentrale, dit keer in de regio Izegem. Hier kozen we bewust voor een iets voorzichtiger aanpak. Niet te gek doen, gewoon gecontroleerd en zonder risico's rijden. We reden geen toptijd, maar wel een solide prestatie. Precies genoeg om onze tweede plaats veilig te stellen.





Restte ons nog het laatste traject richting Ronse, ditmaal over heel wat wegen die ook in de Rally van Kortrijk worden gebruikt. Er stonden nog twee RT's op het programma. De eerste verliep opnieuw zeer vlot, alles klikte perfect tussen ons. Voor de laatste proef kregen we pas aan de start zowel de opdracht als de tijdstabellen. We besloten vooraf om deze niet meer in te voeren in de Chronopist, maar gewoon op de tabellen te rijden. De opdracht bestond uit enkele kaarten, waardoor er ook geen tijd meer was om iets te programmeren. We bleven kalm en reden strak volgens de tijden. Ook het navigeren liep bijzonder goed, al was het opletten tot de laatste meters. De laatste linkse afslag lag goed verborgen. Gelukkig vonden we die meteen, en reden we correct over de finishlijn. De Belgian Westhoek Classic zat erop! We wisten dat die laatste RT verraderlijk was, we verloren er misschien wel enkele seconden, maar hoeveel precies, bleef de vraag. In het klassement bedroeg het verschil tussen plaats 2 en plaats 5 immers ook maar enkele seconden. De uitslag kwam niet meer online en zou pas vlak voor de prijsuitreiking bekendgemaakt worden. En zo reden we rustig verder naar Ronse, waar we over de officiële finishlijn mochten rijden. Tevreden, benieuwd en stiekem toch met wat spanning in het lijf.

Eindelijk was het zover, de prijsuitreiking. We mochten opnieuw het podium op ... tweede plaats! Op vier jaar tijd namen we al drie keer deze beker mee naar huis. Ik begin stilaan te begrijpen wat Wout van Aert soms moet voelen. Toch voelde deze tweede plek echt als een overwinning. Zeker als we terugdenken aan waar we vrijdag stonden, en hoe klein onze foutenmarge daarna nog was. De winnaars hadden hun joker nog ingezet tijdens de laatste regularity test, waarin ze zelf veel tijd verloren doordat ze het linkse weggetje niet vonden.

Als we het gemiddelde van de afgelopen jaren bekijken, zitten we stevast

bij de top. Iets waar we trots op mogen zijn. Volgend jaar staan we hier zeker opnieuw aan de start. En wie weet... misschien is het dan eindelijk onze beurt voor dat hoogste schavotje.

Wesley



Van racetraditie tot restauratie: het Les Leston stuur

Er zijn stuurwielen, en er zijn Les Leston stuurwielen. Wie zich verdiept in de geschiedenis van de klassieke Mini of Britse sportwagens, stoot vroeg of laat op die naam. Les Leston was in de jaren '50 een Britse Formule 1 en sportwagenpiloot die na zijn racecarrière begon met het ontwikkelen van hoogwaardige accessoires voor sportieve wagens. Zijn stuurwielen stonden bekend om hun lichte constructie, perfecte grip en stijlvolle uitstraling, vaak met een karakteristieke houten rand en aluminium spaken met ovale perforaties. In de jaren '60 en '70 werden Les Leston sturen een geliefde upgrade voor Mini's, MG's, Triumphs en andere Britse iconen. Zo reed Paddy ermee de Monte Carlo rally. Ze combineerden de charme van handwerk met de functionaliteit van een racestuur, en wie er vandaag één vindt in originele staat, heeft een klein stukje motorsportgeschiedenis in handen.



Mijn exemplaar had duidelijk al wat kilometers en jaren achter de rug. Het hout was vergeeld, de vernis plakte, en de metalen ring had wat sporen van tijd. Toch was het stuur te bijzonder om te laten liggen, het verdiende een tweede leven.

De restauratie begon met het verwijderen van de oude vernislaag, laag per laag, met afbijtmiddel en geduld. Daarna volgde het fijnschuren, beginnend met korrel 180 en eindigend met 400, tot het hout weer egaal en glad aanvoelde. Een warme houtbeits bracht opnieuw leven in de nerf, gevolgd door maar liefst zes dunne lagen bootvernis. Telkens zorgvuldig aangebracht, licht opgeschuurd en opnieuw opgebouwd tot een diepe glans. De metalen boord werd nadien gepolijst tot hij weer blonk als nieuw. Klaar voor montage nadat het een week uitgehard was. Het resultaat? Een stuur dat niet alleen opnieuw straalt, maar ook zijn geschiedenis ademt. Elke keer dat ik het vastneem, voel ik de link met de racers van toen, én met het ambacht dat de klassieke Mini zo uniek maakt.



MK 1 2 3 4 5 6 7 UITLEG

De verschillende "Marks" van de Mini uitgelegd

Wie zich verdiept in de wereld van de klassieke Mini komt al snel termen tegen als Mk1, Mk2 of Mk3. Deze "Marks" verwijzen naar de opeenvolgende versies van de Mini, elk met hun eigen kenmerken en productie jaren.

De eerste Mini, **de Mark 1, werd geproduceerd van 1959 tot 1967**. Dit was de originele versie met de kenmerkende scharnieren aan de buitenkant van de deuren en schuiframen in plaats van klappramen.

De **Mark 2 volgde van 1967 tot 1969** en kreeg onder meer grotere achterlichten en een iets gewijzigde grill. Mechanisch bleef de auto grotendeels gelijk, maar er werden kleine verbeteringen doorgevoerd om comfort en betrouwbaarheid te verhogen.

Daarna kwam in 1969 de **Mark 3, die tot 1976** liep. Deze versie kreeg voor het eerst scharnieren aan de binnenkant van de deuren en opklapparamen, waardoor het uiterlijk moderner werd. Ook werd de carrosserie structuur versterkt en verdween de optie van hydrolastische vering bij de meeste modellen.

Toch duiken er soms auto's op die qua bouwjaar en kenmerken niet lijken te kloppen. In het voorbeeld van een koper die een Mini uit 1972 vond met schuiframen en buitenscharnieren (kenmerken van een Mk2) terwijl het bouwjaar een Mk3 zou moeten zijn, wijst dit op een auto die is samengesteld uit onderdelen van verschillende generaties. Dat hoeft niet per se te betekenen dat het een "valse" is (een auto met een vervalst chassissnummer), maar het toont wel dat Mini's vaak in de loop der jaren zijn aangepast of gerestaureerd met onderdelen van oudere types.

Na de Mk3 volgden nog meerdere evoluties.

De Mk4 (1976-1984) kreeg technische updates zoals rubberen ophanging en verbeterde motorsteunen.

De Mk5 (1984-1992) bracht schijfremmen aan de voorkant en nieuwe velgen.

De Mk6 (1991-1997) kreeg een krachtigere motor en betere geluidsisolatie.

Ten slotte kwam de **Mk7 (1997-2000)**, de laatste klassieke Mini, met airbags en modernere interieurs, net voordat BMW de nieuwe generatie Mini introduceerde.

De opeenvolgende Marks tonen hoe de Mini, ondanks zijn iconische uiterlijk, voortdurend werd aangepast aan de tijd. Voor verzamelaars is het juist die mix van details, ramen, scharnieren, vering en interieur aanpassingen die helpt om te bepalen welke "Mark" ze voor zich hebben.



PitStop
Nr: 20 - 2021



PitStop
Nr: 3 - 2023



PitStop
Nr: 3 - 2024

OPSPORING VERZOCHT

Beste lezers van de PitStop.
Mogen we een beroep op u doen?
Door een fout met de backup van bestanden missen we 3 PitStop's.
Het gaat om oudere pdf bestanden zoals hiernaast afgebeeld.



Ben je een lezer die de PitStop's bewaard en heb je deze in je verzameling?

Wil je dan ons een mailtje sturen dat je deze hebt aan: bmot@telenet.be

Bij voorbaat hartelijke dank voor je moeite!



Humor Hoekje

Een kleine jongen blijft twee dagen van school. Wanneer hij terugkomt, geeft hij een briefje aan de juffrouw, waarop staat: 'Frans kon niet komen omdat hij zijn arm gebroken had.'

De juffrouw is verbaasd en zegt dan streng: 'Dat kan toch niet, een gebroken arm kan onmogelijk zo vlug genezen. Vertel me maar beter de waarheid.'

Frans bloost: 'Eerlijk gezegd, juffrouw, ik had diarree, maar mijn moeder wist niet hoe ze dat moest schrijven.'

Een buschauffeur van een touringcar is onderweg met een bus vol oudere dames, als hij na een kwartier op zijn schouder wordt getikt, waarna hem door een van de dames een handje pinda's wordt aangeboden. Na een bedankje peuzelt hij deze op.

Na weer een kwartier staat er een andere dame achter hem met een handje pinda's. Dit gaat door tot hij acht keer een handje pinda's in ontvangst heeft genomen, en opgepeuzeld.

Bij de negende dame vraagt hij: "waarom eten jullie de pinda's niet zelf op?" Waarop de dame zegt dat dat niet kan in verband met hun tanden. Vraagt de buschauffeur: " waarom kopen jullie ze dan." Waarop de dame antwoordt: "we vinden de chocolade er omheen zo lekker."

Op zekere dag komt Jantje thuis. Zijn ouders achten de tijd rijp om hun zoontje seksuele voorlichting te geven en vragen Jantje dan ook om hOpen te volgen naar de slaapkamer. Vader kleedt zich uit en zegt tegen Jantje: "Jantje, hier beneden ziet ge mijn Mercedes". Moeder doet hetzelfde en zegt tegen Jantje: "Ziehier mijn garage". Vader zegt tenslotte: "Jantje, nu moet ge eens goed kijken, dan zult ge het wel begrijpen". De ouders leggen zich neer en schieten in actie. Na een tijdje komt Jantje dichterbij, kijkt eens goed naar zijn ouders en roept: "Gas geven pa, uw achterwielen staan nog buiten !".



Komt een man bij de fitness.
Deze vraagt aan de instructeur met welk apparaat hij de meeste indruk kan maken bij de dames. De instructeur zegt als je naar buiten gaat dan vind je om de hoek een pinautomaat.



Een man komt een kroeg binnen en bestelt een biertje en een biertje in een leeg cola-dopje. "Vreemd", denkt de barkeeper, maar zet de bestelling op de bar. De man haalt een enorme kever uit zijn zak. Die wandelt naar het bierdopje toe, zet het aan zijn mond en begint te drinken. "Wat een grote kever!", zegt de barkeeper.

"Hoe kom je daar nou aan?" "Nou, mijn zwager Joop en ik gingen elk jaar op safari naar Afrika en op een dag waren we verdwaald. Na zes dagen zwerven kwamen we eindelijk in een dorpje bij het Malawi meer.

Dat dorpje heette... Ehm, dat dorpje heette..." Hij buigt zich naar de kever en zegt: "Joop! Hoe heette dat dorpje ook alweer waar jij die dochter van die tovenaard had liggen douwen?"



Heel graag ontvangen we een leuk verhaal van je restauratie, bezigheid, afgelopen of nog te komen avontuur.

Een pagina met foto is dikwijls uitstekend. Of wil je een techniek, een klus, of dergelijke delen?

Leuk. Laat ons meegenieten. Stuur maar door.



Wilt u ons mailen? bmot@telenet.be Je kunt ons ook volgen op Facebook en Instagram