

MINI

Belgian Minis on Tour



BMOT 2 - 2026

PITSTOP



A Novice Trail

Tulpenrally 2026

PEELRAND CLASSIC

lets kleins, met grote gevolgen

Austin, Morris, Leyland, het verschil?

Flanders Classic Mini beurs

Hallo Mini Vrienden en Vriendinnen



Beste Mini liefhebbers,

Hier zijn we alweer met een nieuwe editie van onze Pitstop. Het Mini seizoen is ondertussen volop op gang gekomen en dat merken we meteen aan de vele leuke evenementen die her en der plaatsvinden. Overall in binnen- en buitenland komen liefhebbers samen om hun passie voor de Classic Mini te delen. Het is mooi om te zien hoe sterk en levendig onze community blijft groeien.

Heb jij recent een event bijgewoond en wil je jouw ervaring delen? Aarzel dan zeker niet om ons jouw verhaal door te sturen. Jullie belevenissen zijn een echte meerwaarde voor deze Pitstop en inspireren andere liefhebbers om ook op pad te gaan. Samen maken we dit magazine sterker en persoonlijker.

In deze editie kan je opnieuw genieten van verschillende artikels over recente events, elk met hun eigen verhaal en sfeer. Daarnaast hebben we ook enkele technische artikels toegevoegd voor wie graag sleutelt of zijn Mini nog beter wil begrijpen. Of je nu rijdt, herstelt of gewoon geniet, er is voor ieder wat wils.

Ondertussen kijken we ook vooruit naar enkele hoogtepunten die eraan komen. Zo maken we ons stilaan op voor de National Mini Meeting in Essen, ondertussen vaste waarde aan het worden op de kalender. Daarnaast staat ook de Internationale Mini Meeting in Polen voor de deur, een evenement waar Mini's van over heel Europa en wereld samenkomen. Beide events zijn momenten waar we als liefhebbers echt naar uitkijken.

Voor velen betekent dit opnieuw mooie kilometers maken, nieuwe mensen ontmoeten en onvergetelijke herinneringen creëren. Of je nu dichtbij blijft of een verre trip plant, het blijft telkens een avontuur op zich.

Wij wensen jullie alvast veel leesplezier met deze editie van de Pitstop. Geniet van het seizoen, de ritten en vooral van jullie Mini.

Tot op één van de volgende events!

weet je het nog?

Toeristische Taxatie Tour 2011





A Novice Trail

Vrijdag 27 februari - zondag 1 maart

Niet elke rally is met een startnummer op een legendarische marathon. Soms begint het met een vraag: Hoe werkt dit eigenlijk?

Met A Novice Trial 2026 biedt HERO-ERA een unieke kans aan wie de wereld van historic regularity rallying wil ontdekken, maar nog geen of mindere ervaring heeft met tijdcontroles, gemiddelde snelheden en routeboeken.

Dit evenement is geen klassieke wedstrijd, maar een zorgvuldig opgebouwd leerweekend. Deelnemers krijgen de kans om stap voor stap kennis te maken met de fundamenteën van regularity rallying, de navigatie systemen etc. Van theorie en navigatie tot het daadwerkelijk rijden van een mini rally. Alles in een toegankelijke, ondersteunende sfeer waarin leren centraal staat. In een tijd waarin klassieke rally's vaak technisch en competitief aanvoelen, vormt A Novice Trial een laagdrempelige ingang. Het is een initiatief dat niet mikt op snelheid, maar op begrip. Niet op winnen, maar op vertrouwen. We gingen er vooral heen om Hero-Era te begrijpen, de organisatie. Ze zijn gekend van zeer grote rally's zoals Peking Parijs, RAC Rally of the Tests of zelf de legendarische Le Jog rally. Engelse kaart systemen zijn ook anders dan we hier gewoon zijn dus ook voor ons is het een leuke leerschool.

Dit gebeuren kon ik gelukkig delen met Geert.

Vrijdagmorgen rond 7 uur stond ik aan Geert zijn deur met de Jeep en remorque om door te rijden richting Calais, waar we de boot konden nemen. De route verliep zeer vlot, waardoor we snel op de ferry zaten richting het beloofde land, zoals we zeggen, Engeland. Het event vond plaats in Northamptonshire, nabij Banbury, een dikke 300 km van Dover. Onderweg besloten we even halt te houden bij Minispares, één van de grotere spelers in Mini onderdelen. We kochten enkele onderdelen die we liever niet laten verzenden vanwege de bijkomende Brexit douanekosten.

Omstreeks 15 uur kwamen we aan bij het hotel waar het event zou plaatsvinden. De theorielessen en het vertrek van de praktijkgerichte oefeningen. We besloten eerst onze tripmaster van de Mini te ijken in miles, want hier spreken ze natuurlijk niet in kilometers. Zodra dit in orde was, konden we ons aanmelden aan de inschrijvingstafel. De licenties werden nagekeken en we kregen meteen een eerste goodiebag met heel wat informatie. Voor we het wisten, zaten we met 120 deelnemers in een grote zaal vol belangstelling te luisteren naar de introductie en de eerste infosessie. Hier werden de basisregels uitgelegd. Veel nieuws onder de zon was er nog niet, al zaten er hier en daar toch enkele aandachtspunten in. Na anderhalf uur werd de sessie afgesloten en was iedereen vrij. Wij genoten van een heerlijke maaltijd en besloten daarna vroeg onder de wol te kruipen. Het was tenslotte al een lange dag.

Na een stevig ontbijt op zaterdagmorgen was het tijd voor de technische keuring van de wagens. Een zestigtal deelnemers, goed voor maar liefst negen verschillende nationaliteiten. Deelnemers uit Amerika tot China, en uiteraard ook heel wat Europeanen. Indrukwekkende wagens verschenen aan de start: Bentleys, een pre-war Ford, Alfa's, Lancia's, Mini's en zelfs een DeLorean nam deel. Een prachtig deelnemersveld om tussen te staan. Voor ik naar de keuring ging, moesten we nog even naar de ruitenwissers kijken. Die wilden plots niet meer meewerken. Na Oostenrijk moet er toch wat zout in de stang gekropen zijn. Maar good old WD40 lost gelukkig veel op, waardoor we met perfect werkende ruitenwissers de technische keuring zonder problemen konden afronden.

Er volgde nog een korte theorieles en daarna konden we met z'n allen het land in, goed voor twee regularity tests in de voormiddag. Deze verliepen vrij vlot. Al te veel computer technische snufjes zijn hier niet toegelaten, wat wil zeggen, rijden op tabel en met chronometer. Pure regularity dus. Omdat het een oefensessie was, werden er in de voormiddag nog geen officiële tijdsopnames genomen. Toch hadden we het gevoel dat we deze niet slecht gereden hadden. Terug aangekomen aan het hotel kregen we technische uitleg over een aparte test op een afgesloten parcours tussen kegels. We moesten het parcours eerst te voet afleggen, zodat je snel doorhad hoe het systeem werkte. Halfweg stonden er letters achter bepaalde kegels, daar moest je volledig stoppen om de letter te noteren en vervolgens opnieuw vertrekken. Dat zal ongetwijfeld voor wat extra spanning zorgen als dit op zondag in de echte tests terugkomt. Na deze sessie gingen we opnieuw het land in voor regularity, maar nu werd het niveau opgetrokken. Bij ons, in België, is het zo dat wanneer je op een bemand tussenpunt 7 seconden te laat bent. Je die tijd moet inhalen om terug op je ideale schema te zitten. Hier werkt het anders. Ben je 7 seconden te laat, dan loopt je volledige schema gewoon 7 seconden achter. Dat betekent dat je al je referentietijden moet herberekenen. Extra werk dus voor de copiloot, die bijzonder aandachtig moet blijven. Ik hou de kilometers, of beter gezegd de miles, in de gaten en noteer de tijden die Geert mij doorgeeft bij passagepunten.





Terug op de weg voor nieuwe opdrachten met dit aangepaste regularity systeem. De eerste onverwachte check, want die kan je plots tegenkomen, leverde ons 6 seconden vertraging op. Dus opnieuw herrekenen. De tweede check ging beter, slechts 2 seconden te laat. We zaten duidelijk goed in het spel. Een volgende RT reden we zelfs exact op de seconde. We begonnen het spelletje stilaan te begrijpen... Tot we bij de laatste evaluatiesessie te horen kregen dat dit eigenlijk nog maar “spelen” was, en dat zondag de échte uitdaging zou volgen.

We sloten deze rallytestdag af op een mooie 4de plaats, waar we zeker tevreden mee waren. Het gaf ons toch vertrouwen voor de volgende dag.

Alweer ging de wekker vroeg af, al hadden we die eigenlijk niet echt nodig. Op zondag stond immers de echte rallydag op het programma. Om 8u30 vertrokken de eerste deelnemers al onder de startboog. Niet veel later was het onze beurt. Voor ons lag 100 miles, goed voor zo'n 160 km, met daarin vier regelmatigheidsproeven en drie tests. Onze kleine Mini nam het op tegen heel wat zwaar geweld in het deelnemersveld, maar we stonden zeker ons mannetje.

De eerste RT reden we bijzonder vlot, met slechts 3 seconden afwijking. Een sterke start. Daarna volgden twee tests op een afgesloten parcours, op een prachtige locatie: Finmere Airfield. Op deze locatie werd trouwens ook een scène opgenomen voor *You Only Live Twice*. De opdracht was eenvoudig, zo snel mogelijk door het parcours rijden zonder kegels te raken en uiteraard de juiste route volgen. Wie de beste tijd neerzette, kreeg geen strafpunten. Nummer twee kreeg er 2, nummer drie 4, enzovoort, met een maximum van 10 strafpunten. Maar wie een kegel raakte of verkeerd reed, kreeg uiteraard extra strafpunten. De eerste test leverde ons meteen een knappe 4de tijd op. In de tweede test deden we nog beter met een 2de snelste tijd. Best heavy. Onze remmen, volledig vernieuwd sinds Oostenrijk, deden het uitstekend. Ook de bandenkeuze voor de



Blockleys bleek opnieuw een schot in de roos. Na de tests leidde het roadbook ons opnieuw door het prachtige landschap. Al moet gezegd worden dat de wegen in deze regio niet altijd even mooi liggen. Regelmatig diepe putten en oneffenheden, dus goed opletten was de boodschap. Daarbij kwam nog de modder, die het geheel behoorlijk vettig maakte. Gelukkig bleef de echte regen uit. Rond 11 uur bereikten we de koffiestop. Een typische Engelse flower garden, met tipi's in de tuin waar we gezellig iets warmes konden drinken en genieten van legendarische Engelse cake. We bereidden ons mentaal voor op wat nog zou komen. We wisten dat het niveau verder zou stijgen en dat we bijzonder alert moesten blijven. We stonden 4de algemeen en 1ste in onze klasse. En dat bracht herinneringen boven... Was dat niet exact dezelfde positie als tijdens de laatste rally in Oostenrijk, waar we vlak voor de finish moesten opgeven door pech? (Dat kon je lezen in onze vorige Pitstop, die nog online staat.) Opperste concentratie. Back on the road voor deel twee.

Na een korte verbinding volgde een nieuwe regelmatigheidstest. Eentje die we vooraf grondig hadden bekeken. Geert merkte al snel op dat er verschillende situaties kort op elkaar volgden. Dat betekende, pleintjes ontleden, splitsingen correct interpreteren en voortdurend scherp blijven.



We zaten opnieuw goed in het ritme. Bij het eerste ontlede pleintje volgde meteen een bemande controle. Check. Even later werd onze flow even verstoord door een tractor, maar dat lieten we niet aan ons hart komen. We konden vrij snel voorbij en pikten het tempo opnieuw op. Halfweg de regularity gaf Geert de opdracht. Het wegje naar het kerkje links laten liggen, 180 meter verder links indraaien en meteen rechts nemen. Ondertussen moest uiteraard ook de gemiddelde snelheid perfect gevolgd worden volgens de snelheidstabellen. 180 meter verder, links een oprit van een kleine boerderij, poort stond open. Hup, erin, opdracht is opdracht. Binnen en meteen rechts rond de haag... en inderdaad: daar stond een nieuwe bemande controle.

Hier hebben we volgens mij echt het verschil gemaakt. Daags voordien had de organisatie nog gezegd. "Remember, go the right way first. It's better to be on the right road at the wrong time than the wrong road at the right time." Een zin die hier volledig klopte. Ik ben er zeker van dat hier velen rechtdoor zijn gereden, met alle gevolgen van dien. Onze route liep verder achter de schuur, via een andere poort weer uit de boerderij. Terug focus op tijd en afstand. Aan de finish kwamen we binnen met slechts 2 seconden afwijking.

Op naar test 3. Deze vond plaats op de onverharde wegen van een grote boerderij. Een lange, snelle proef met hier en daar bijzonder gladde stukken. Vooral een zone gemarkeerd met meerdere "caution"-borden was spekglad. Een modderige strook voor een poort die aanvoelde als ingevet ijs. Hier konden de rijders hun beste stuurmanskunst bovenhalen. Er waren ook twee stop and go's voorzien. Bij elke stop moest je achter een kegel kijken waar vijf letters onder elkaar stonden die je onmiddellijk moest noteren. De copiloot had dus opnieuw extra werk naast het navigeren. Ook hier reden we een sterke proef en zetten we een mooie 2de tijd neer. Dan de laatste RT van de dag. Op papier leek die niet bijzonder moeilijk, dus vatten we die zelfverzekerd aan. Maar het venijn zat opnieuw halfweg. Aan een kruispunt moest je rechtdoor oversteken en meteen rechts rond een haag duiken. Waar uiteraard een bemande controle stond. Ook hier reden velen rechtdoor. Wij zagen net op tijd de juiste weg en smeten de Mini het gat in. Foutloos reden we de RT uit met 0 seconden straftijd. Het was een pittige rally, maar trots reden we onder de finishboog door. We hadden de finish gehaald, enorm veel geleerd en vooral intens genoten. Het gevoel zat goed. Tot we de uitslag zagen... Eerste plaats. We hadden de kleppers in het klassement ingehaald en zelfs 30 seconden voorsprong op plaats twee. We wonnen zowaar een event van Hero-ERA.

Dat smaakt naar meer. Maar eerst even genieten van deze prestatie.

En ja... de Mini mocht opnieuw grondig gepeet worden. Die heeft zich duidelijk ook geamuseerd op de vele modderwegen.

Tot slot wil ik Geert, mijn copiloot, bedanken voor dit prachtige weekend. Proficiat ook aan hem voor zijn uitstekende navigatie, hij kreeg daar zelfs een aparte beker voor. Het is bijzonder om zulke ervaringen samen te mogen delen. Foto's van dit event vind je alvast terug op onze website





PEELRAND CLASSIC

Zondag 29 maart 2026

Zondagmorgen vroeg, rond 6 uur, was ik al onderweg richting Deurne voor de PeelRand Classic. Daar had ik afgesproken met Bjorn voor een pittige navigatierit. Dit open event verwelkomt alles wat vier wielen heeft, van oldtimers tot moderne wagens. De oudere voertuigen strijden bovendien mee voor een apart Nederlands kampioenschap. Wij namen deel met één doel. Leren en ontdekken.



Bjorn wilde zichzelf uitdagen in de moeilijkste klasse. Onze trouwe metgezel van dienst was opnieuw de geliefde Mk1 Cooper.

Na een eerste kop koffie konden we starten aan het eerste deel van de rit, goed voor zo'n drie uur puzzelplezier. We kregen te maken met kleurrijke kaarten, maar wel vol met instinkers. Typisch voor zulke organisaties is dat wegen op de kaart verlegd of aangepast worden. Dat betekent extra werk voor de copiloot. Alles nauwkeurig controleren én afstanden exact uitmeten. Moest je bijvoorbeeld op 200 meter links afslaan, maar die afslag ligt in werkelijkheid op 150 meter, dan weet je dat er iets niet klopt en moet je zelf een alternatieve route construeren.

Bjorn zat duidelijk in zijn element en loodste ons feilloos van de ene uitdaging naar de andere. Voor wie het concept niet kent. Dit is een echte puzzelrit, met verschillende moeilijkheidsgraden. Geen snelheidsrally of dergelijk, er kan rustig gereden worden. Er bestaat zelfs een instapklasse waarbij de kaarten niet aangepast worden en het meer lijkt op de klassieke bol-pijl- of puntenritten zoals we die in Vlaanderen kennen. Dus voor ieder wat wils.

Voor mij was het ook een moment om de Mini nog eens rustig te laten lopen. Helaas merkte ik al een tijdje dat de motor niet helemaal zuiver draaide, en dat vermoeden werd tijdens de rit bevestigd. We konden de wedstrijd zonder problemen uitrijden, maar intussen (tijdens dit schrijven) ligt de motor uit de wagen voor verder onderzoek.

Wat bij dit soort ritten zeker cruciaal is, het reglement grondig lezen. Elke organisator geeft vaak zijn eigen twist aan de nationale regels, en dat kan een groot verschil maken tijdens het rijden. Na een dag vol denkwerk bereikten we moe maar tevreden de finish. Bjorn reed een sterke wedstrijd en samen hebben we heel wat bijgeleerd.

Een leuke extra. Na afloop krijg je meteen de oplossingen, zodat je je fouten kunt analyseren en meenemen naar de volgende editie of andere rit. Uiteindelijk eindigden we op een mooie 9de plaats tussen een sterk deelnemersveld. Zeker geen slechte prestatie! Dit jaar staan er nog enkele van dit soort ritten op de planning en ik kijk er nu al naar uit.



op onze website vind je alle foto's van al onze evenementen

Een klein onderdeel MET GROTE GEVOLGEN

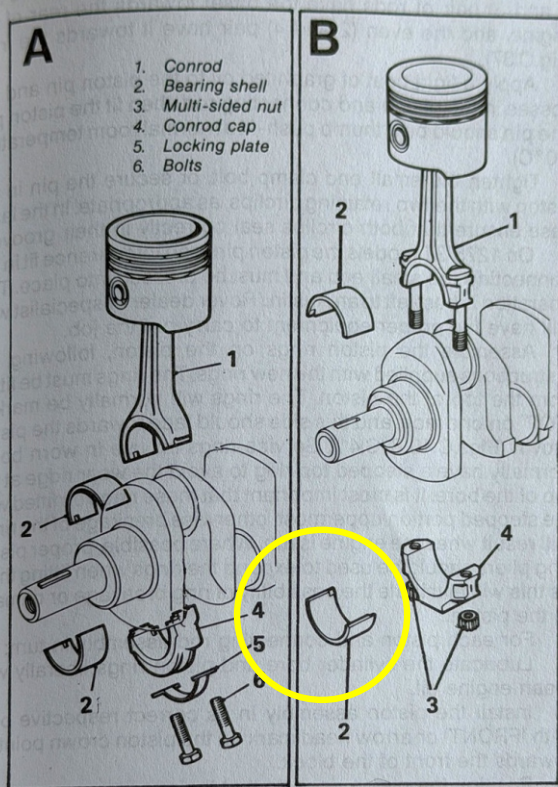


Fig. C:33 Conrod, piston & big-end assembly

Onlangs kreeg mijn Mini het even lastig. Er kwam een lichte tik in de motor ... Tijdens het rijden bleek er een lagerschaal stuk te zijn gegaan. Niet meteen iets waar je dagelijks bij stilstaat, maar wel een onderdeel dat cruciaal is voor de motor.

En het vreemde? Ik doe nochtans netjes mijn onderhoud. Olie wordt op tijd vervangen en ik rijd met 20W50, dus daar lag het volgens mij niet aan. Dus begon het nadenken...

In de motor van een Mini werken de zuiger, drijfstang en krukas constant samen. De lagerschelpen zitten daartussen en zorgen ervoor dat alles mooi soepel draait, dankzij een dun laagje olie. Zolang dat goed zit, merk je er niets van. Maar als daar iets misloopt, kan het snel fout gaan.

In mijn geval vermoed ik dat de oorzaak eerder teruggaat naar een eerdere revisie van de motor. Bij zo'n opbouw komt het echt op millimeterwerk aan. Als een lager net iets te strak of te los zit, of niet perfect gemonteerd is, kan dat pas veel later problemen geven. Of het kon ook gewoon een slechte lager zijn ... wie zal het zeggen.

En dat maakt het net zo verraderlijk.

Je rijdt rond, alles lijkt perfect... tot het op een dag misgaat.

Wat ook meespeelt bij een Mini, is dat de motor en versnellingsbak dezelfde olie delen. Daardoor is de olie nooit 100% "zuiver", en dat maakt het geheel net iets gevoeliger dan bij moderne motoren.

De conclusie? Zelfs als je je onderhoud goed doet, ben je niet altijd volledig zeker. Soms zit de oorzaak gewoon in iets dat jaren eerder gebeurd is. Maar eerlijk... dat hoort er ook een beetje bij. Een klassieke Mini rijdt niet alleen op benzine, maar ook op karakter. Hopelijk blijft het bij mij even stil nu... en kunnen we weer gewoon genieten van de volgende kilometers.

Langs deze weg wil ik ook de mensen rond me bedanken voor de super snelle service, want alleen zou ik dat niet hebben kunnen oplossen.





Austin, Morris, Leyland, Mini of Rover Mini... wat is nu eigenlijk het verschil?

Voor wie nieuw is in de wereld van de Classic Mini kan het best verwarrend zijn. De ene spreekt over een Austin Mini, de andere over een Morris, terwijl je ook nog termen hoort als Leyland Mini of Rover Mini. Toch gaat het in de basis altijd over dezelfde iconische wagen. De verschillende namen hebben vooral te maken met de geschiedenis van de constructeurs achter de Mini.

De Mini werd in 1959 op de markt gebracht door de British Motor Corporation, vaak afgekort als BMC. Omdat deze groep meerdere automerken bezat, werd de Mini vanaf het begin onder twee verschillende namen verkocht. Als Austin Seven en als Morris Mini Minor. Hoewel die namen anders doen vermoeden, waren het technisch exact dezelfde wagens. De verschillen zaten enkel in kleine details zoals de grille, logo's en afwerking. Het was dus vooral een kwestie van marketing en merkbeleving.

Eind jaren zestig veranderde er heel wat binnen de Britse auto industrie. BMC ging op in de grotere groep British Leyland. In deze periode begon het onderscheid tussen Austin en Morris langzaam te verdwijnen en werd de auto steeds vaker gewoon als "Mini" verkocht. De term "Leyland Mini" duikt hier soms op, maar het is geen officiële modelnaam. Het is eerder een verzamelnaam die liefhebbers gebruiken voor Mini's uit deze periode, grofweg tussen 1968 en 1980. Voor velen is dit de meest pure vorm van de Mini. Eenvoudig, licht en gebouwd zonder veel franjes, precies zoals het oorspronkelijke concept bedoeld was.

In de jaren tachtig en negentig kwam de Mini uiteindelijk terecht bij de Rover Group. Hoewel de basis van de wagen opmerkelijk trouw bleef aan het originele ontwerp uit 1959, werd de Mini in deze periode wel gemoderniseerd. De zogenaamde Rover Mini's kregen een luxere afwerking, met bijvoorbeeld houtaccenten in het dashboard en comfortabelere interieurs. Ook technisch waren er vernieuwingen, zoals de overstap van carburateurs naar injectie en verbeteringen op vlak van remmen en betrouwbaarheid. Daarnaast verschenen er verschillende speciale uitvoeringen die de Mini een meer premium uitstraling gaven.

Wat opvalt doorheen deze hele evolutie, is hoe weinig de kern van de Mini eigenlijk veranderd is. Ondanks de verschillende namen en eigenaars blijft het concept identiek. Een compacte, lichte wagen met een uniek rijgevoel en een enorme dosis karakter. Of je nu met een vroege Austin of Morris rijdt, een exemplaar uit de Leyland periode hebt of een latere Rover Mini bezit, je rijdt altijd met een stukje autogeschiedenis.

De verschillende benamingen zeggen dus minder over de auto zelf, en meer over de periode waarin hij gebouwd is. Net dat maakt de Mini zo interessant. één icoon, met een rijk verleden en verschillende gezichten, maar altijd herkenbaar als die ene, echte Mini.



Wat dacht je van een Classic Mini beurs in West-Vlaanderen? Dat vroegen de mannen van West-Vlaanderen me. Een uniek concept in België en zeker het proberen waard. Zo ontstond het idee van Flanders Classic Mini om een eigen Mini beurs te organiseren. Traders werden massaal aangesproken en de organisatie liep opvallend vlot. Ik werd gevraagd om mijn Austin Cooper tentoon te stellen, en daar moest ik geen seconde over nadenken, met plezier!

Op vrijdagavond bracht ik de Mini naar Ardoorie, waar een mooie zaal voorzien was voor het event. Er werd volop opgebouwd en klaargezet. Je voelde meteen. Dit zit goed, hier is werk van gemaakt.

De beurs zelf vond plaats op zaterdag en zondag, met op zondag een extra Mini meeting. Ik besloot beide dagen langs te gaan, telkens voor enkele uurtjes. Het werd een warm weerzien met veel bekende gezichten, sommigen had ik al tien jaar niet meer gezien. Maar één ding is zeker. De Mini-microbe verdwijnt nooit. Er was tijd voor gezellige babbels en er stonden leuke kraampjes met een breed aanbod. Van zetels tot carburateurs, van miniaturen tot banden. Het werd ook meteen duidelijk dat er heel wat Mini eigenaars in West-Vlaanderen zitten. Op zondag werd het geheel aangevuld met een Mini meeting op het grasveld, dat mooi gevuld stond met prachtige exemplaren.

Kortom. Een geslaagd weekend, voor en door Mini liefhebbers. Hopelijk krijgt dit initiatief een vervolg in 2027, want dit was zonder twijfel een schot in de roos.



De Tulpenrally... voor velen hoeven we deze niet meer voor te stellen. Als oudste rally van Nederland, sinds 1949, is de Tulpenrallye uitgegroeid tot een echt icoon binnen de Europese classic rallywereld. Dit keer organiseerden ze een dagrit, met dezelfde ingrediënten als hun meerdaagse editie.

Samen met Bjorn besloten we om deel te nemen. De start lag in het noorden van Nederland, in de provincie Flevoland. Flevo Nice in Biddinghuizen was "the place to be". Bij de registratie kregen we eerst een bakje koffie, waarna we de stickers en rallyplaten op de Mini konden plaatsen. Op het startuur haalde Bjorn het roadbook op en konden we vertrekken voor een dag vol rijplezier.

De week voordien had de motor nog wat kuren gehad, hij was zelfs twee keer uit de wagen geweest voor een lagerprobleem, maar daar was vandaag gelukkig niets meer van te merken. De Mini liep weer als vanouds.

We begonnen meteen met twee tests op een circuit, waar we een regularity moesten rijden. Op zich vrij eenvoudig, maar door de breedte van het circuit was het moeilijk inschatten welke ideale meetlijn de organisatie zou hanteren. Toch deden we het niet slecht en konden we met een goed gevoel het prachtige Flevoland inrijden voor de ochtendetappe. Hoewel we vaak in Nederland komen, is dat meestal in het zuidelijke deel. Deze regio was absoluut de moeite waard. Mooie bossen, uitgestrekte polderwegen... Ik genoot van elke meter die Bjorn me instuurde. Voor hem als copiloot was het allesbehalve rustig. Pijlen, punten, blokkades... alles kwam aan bod. De organisatie liet niets aan het toeval over.

We zaten allebei volledig geconcentreerd in de wagen en voor we het wisten, bereikten we de middagstop. Een foutloze ochtendetappe gaf ons een stevig vertrouwen. Voor we aan het tweede deel begonnen, konden we nog genieten van iets lekkers om te eten, het randgebeuren van de Tulpenrally is duidelijk tot in de puntjes verzorgd. We voelden het al aankomen, de namiddag zou pittiger worden. De ochtend was eerder een kennismaking geweest, nu zou de organisatie het kaf van het koren scheiden. En dat bleek meteen.



Het werd technischer en we begonnen te twijfelen. Zochten we het soms te ver? Vooral bij een kaart met een viaduct ontstond discussie. Als een viaduct getekend staat, moet je normaal doorrijden... wij gingen daarvan uit, maar achteraf bleek dat niet correct. Ook de namiddag regularity verliep niet vlekkeloos. De GPS-tracker detecteerde de start blijkbaar zo'n 20 meter naast het juiste punt, midden in het bos in plaats van op de weg. Dat kostte ons meteen 150 strafpunten, een fout in hun instellingen. Tijdens de rit wisten we dit natuurlijk niet, dat werd pas na afloop duidelijk.

Na zo'n 250 km bereikten we de finish. Onder de finish boog kregen we korenwijn (genever), maatjes en een bos tulpen. Een mooi detail dat door iedereen geapprecieerd werd. De finish vond plaats op een bijzondere locatie. Metropole Druten. Dit automuseum staat bekend om zijn indrukwekkende collectie klassieke voertuigen. Blinkend chroom, rijke historie en authentieke details zorgden voor een bijna filmische setting. Voor deelnemers en bezoekers was het niet alleen een finishlocatie, maar een echte beleving. De perfecte plek om een rally in stijl af te sluiten.

Toen we de strafpunten ontvingen, hadden we echter nog geen klassement. 500 punten... dat leek ons vreemd, al kon het misschien verklaard worden door de fout oa. met het viaduct. We spraken de organisatie aan, en opvallend genoeg wisten ze meteen waarover

we het hadden. We waren duidelijk niet de enigen. Ze zouden het verder bekijken. Uiteindelijk besloten we het los te laten. Ons doel was tenslotte om kennis te maken met hun systemen en ervaring op te doen in deze grote rally. Opvallend genoeg zagen we in de app onze strafpunten veranderen. Van 500 naar 200, en later naar 300... Maar een topklassering verwachtten we niet meer, zeker omdat we wisten dat veel teams foutloos stonden na de middag. We dronken nog iets en begonnen rustig aan de terugweg. Er stonden nog wat kilometers richting huis op de teller. Onderweg keek ik nog even in de app... en daar stond het klassement online. We moesten het meerdere keren bekijken om het te geloven, we stonden op plaats 2. Jawel, tweede plaats in de Tulpenrally!

Het riep nog steeds wat vraagtekens op, maar tegelijk weten we wat we kunnen en wat we gereden hebben. Dit resultaat geeft ons enorm veel vertrouwen en motivatie voor de volgende wedstrijd.



Humor Hoekje

Ga a.u.b. NOOIT met een oud toetsenbord van de rommelmarkt, een sollicitatie brief schrijven....

Gaarne zou ik deze mogelijkheid willen aangrijpen om te solliciteren naar een functie bij Uw bedrijf. Ik ben axs... (sorry, de xetter "L" doet het niet meer, daarom gebruik ik dan maar de "x", in pxaats van de L). Goed. Ik ben dus axs 17-jarige jongeman van de XTS afgekomen, toen ik een prachtige aanbieding kreeg (nou doet de xetter "g" het ook ax niet meer. Ik cebruik dan wex de xetter "c"). Coed. Ik kreeg dus axs 17-jarige jonceman een prachtige aanbiedinc bij een instaxxatie bedrijf axhier. Daar heb ik cedurende drie en een haxf jaar met veex cemoecen cewerkt. (U ziet, de xetter "m" bxijft ook stekem. Im pxaats daarvam tik ik de xetter "m" wex). Ik hoop miet dat U dit vervexemd vimdt. Dat komt mamexijk zo. Ik heb dit toetsembord cekocht op de markt. Tweede-hamds matuurxijk. Mu bxijkt dus weer dat ik eem crote miskoop heb cedeem... Mou is de xetter "e" efcebrokem. Mou je, dem meer de xetter "e". Coed. Ik ce verder met mijm cecevems. Me die drie em eem hexf jeer moest ik im diemvt. (De xetter "v" heeft het mu ook becevem. Duv tiep ik im pxeetv deervem de "v"). Toem ik uit diemvt kwem, bem ik weew meew det imvtexxetie-bedrijf ceceem meew omdat det me miet meew beviex bem ik deew meew weew wecceceem (U zuxt wex xemewkt hebbem det de "w" het ook miet meew wewkt. Vemdeew det ik de xettew "w" deewvoow cebwuik. Ik pem (de "p" iv mu ook kepot; im pxeetv deewvem de "p") toem moc omceveew twee meemdem wewkexuuc ceweewt. (Im pxeetv vem de vem de "u" tik ik de "u"). Cexxutic (he peh, de "t" wewtt uut miet meew). Cexxuttic mem de zeet eem wemdimc. It twee weew wewt, em wex pij eem eemmemewvpe,wijf (wex vew, umme, ,e ",, uet het uut ex miet meew),uv pij eem eemmemewv-pe,w%q. (wex exxemechtic, h% vxeet mu hexemeex up hux). Memeew, it vchei ew meew mee uit. ,it iv miet meew te ,uem. P% ,eze twet it mijm vuxxicitetie im. Het heeqt m%mv imziemv ceem zim zu te vuxxicitewem. Heex hewtext%t ,emt vuuw ,e cemumem mueueite, Met vwiem,ex%te cwuetem, Eem vuxxicitemt.

Piet gaat op een dag naar de vader van zijn vriendin om hem de hand van zijn dochter te vragen. "Ik dacht het niet!", zegt de vader nors. "Ik wil niet dat mijn dochter haar leven verknoeit bij zo'n lapzwans!" Waarop Piet antwoordt: "Precies meneer, dat wil ik ook niet. Daarom kom ik nu juist haar hand vragen!"

Een man komt bij de dokter. "Dokter, kunt u me helpen dat ik niet meer zo vreselijk uit mijn mond stink?" Na wat onderzoeken zegt de dokter: "U kunt dit op 2 manieren oplossen. Of u stopt met nagelbijten, of u stopt met het krabben aan uw kont..."

Een Belg gaat naar Afrika en neemt een groot aantal foto's van dieren. Als hij terugkomt in België denkt hij: "Die beesten kennen wij hier niet." Daarom besluit hij om een lezing te gaan houden over al zijn foto's. Hij maakt een groot bord: "A.S. VRIJDAG, LEZING OVER AFRIKAANSE DIEREN. KOMT ALLEN." Tijdens de lezing zit de hele zaal stampvol. De Belg begint en zegt:

"Kijk jongens, dit beest heeft lange manen, een lange staart en venijnige tanden en hij heet een dangeroe." Het hele publiek: "Goh, een dangeroe! Die kennen wij hier niet."

Hij neemt de volgende foto en zegt: "Kijk jongens, dit beest heeft een stokje en een staartje en hij heet een dangeroe." Het hele publiek: "Goh, een dangeroe! Die kennen wij niet."

Dan neemt hij de volgende foto en zegt: "Kijk jongens, dit beest heeft hele grote oren, een lange slurf en hij is nog nooit naar de tandarts geweest en hij heet een dangeroe." Het hele publiek: "Goh, een dangeroe! Die kennen wij hier niet."

Dan houdt hij op met de lezing en daarna is er een Belg, die denkt: "Er klopt hier iets niet." Alleen hij weet niet wat. Dus hij stapt naar die Belg die naar Afrika is geweest en vraagt: "Hoe zit het nou: dat eerste beest was een dangeroe, de tweede was een dangeroe en de derde was een dangeroe." Dan zegt de Belg: "Ja, dat zit zo..... ik ging een reservaat binnen en daar stond een groot bord: 'All animals are dangeroes'".



Een man staat voor de rechter omdat hij zijn vrouw heeft doodgeschoten toen hij haar met een andere man in bed aantrof. De rechter vraagt: "Waarom heeft u nu uw vrouw doodgeschoten?" Waarop de man antwoordt: "Het leek me beter om één keer mijn vrouw dood te schieten dan iedere week een andere vent..."

WELKOM

Als je een leuk verhaal hebt over je restauratie van je Mini.

WELKOM

Als je een leuke route hebt gereden en je wilt die delen met andere Mini rijders.

WELKOM

Als je met je Mini in onze rubriek "Kijk mijn Mini" wilt komen te staan.

Altijd leuk om ervaringen te delen met de Mini rijders van onze ,club'
Je weet Pitstop is er voor jullie en door jullie. En...GRATIS!

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