

MINI
Belgian Minis on Tour



BMOT 1 - 2026

PITSTOP



Winterrallye Steiermark
waak over je auto *Retromobile Parijs*
Monte Carlo Rallye Historique

Hallo Mini Vrienden en Vriendinnen



Beste Mini-liefhebbers,

Het nieuwe jaar is inmiddels stevig uit de startblokken geschoten, en dat meteen met een paar mooie avonturen. In deze Pitstop neem ik jullie daar graag verder in mee. Normaliter organiseren we elk jaar een rally of rondrit voor de Classic Mini community. Dit jaar blijkt dat echter een grotere uitdaging. Door de drukke agenda is het momenteel niet haalbaar om een event te plannen zoals jullie dat van ons gewend zijn.

Dat neemt echter niet weg dat BMOT ook in 2026 volop aanwezig zal zijn binnen de Mini-wereld. Zo plannen we onze aanwezigheid op verschillende nationale en internationale events. Denk daarbij aan onder andere de International Mini Meeting in Polen, diverse meetings in Engeland, rally's in Oostenrijk en Frankrijk, en uiteraard ook bijeenkomsten dichterbij huis in België. Met andere woorden: de kans is groot dat je ons ergens onderweg of op één van deze events tegenkomt.

Wat een eigen organisatie betreft blijven we realistisch, maar zeker ook hoopvol. We bekijken dit periode per periode en sluiten niet uit dat er

later dit jaar alsnog iets mogelijk wordt. Op dit moment kunnen we daar helaas nog geen definitieve uitspraak over doen. Zodra hier verandering in komt, brengen we jullie uiteraard als eerste op de hoogte.

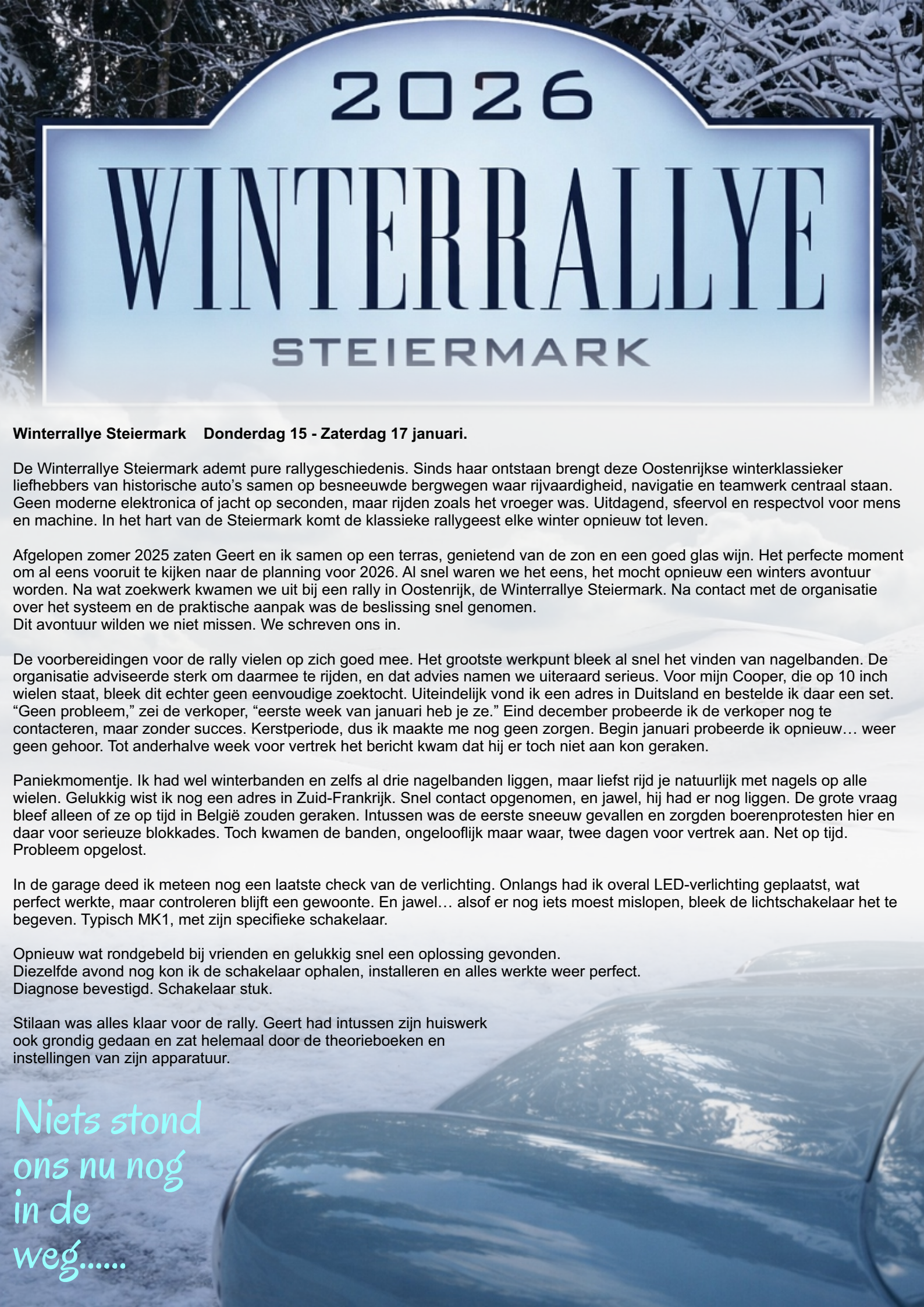
Bedankt voor jullie begrip, enthousiasme en blijvende betrokkenheid bij BMOT.
Hopelijk tot ergens onderweg, op één van de vele Mini-events of hier in de volgende Pitstop !

Met Mini-groet, BMOT, Wesley

Herken je dit nog?

Polderroute 2010





2026

WINTERRALLYE

STEIERMARK

Winterrallye Steiermark Donderdag 15 - Zaterdag 17 januari.

De Winterrallye Steiermark ademt pure rallygeschiedenis. Sinds haar ontstaan brengt deze Oostenrijkse winterklassieker liefhebbers van historische auto's samen op besneeuwde bergwegen waar rijvaardigheid, navigatie en teamwerk centraal staan. Geen moderne elektronica of jacht op seconden, maar rijden zoals het vroeger was. Uitdagend, sfeervol en respectvol voor mens en machine. In het hart van de Steiermark komt de klassieke rallygeest elke winter opnieuw tot leven.

Afgelopen zomer 2025 zaten Geert en ik samen op een terras, genietend van de zon en een goed glas wijn. Het perfecte moment om al eens vooruit te kijken naar de planning voor 2026. Al snel waren we het eens, het mocht opnieuw een winters avontuur worden. Na wat zoekwerk kwamen we uit bij een rally in Oostenrijk, de Winterrallye Steiermark. Na contact met de organisatie over het systeem en de praktische aanpak was de beslissing snel genomen. Dit avontuur wilden we niet missen. We schreven ons in.

De voorbereidingen voor de rally vielen op zich goed mee. Het grootste werkpunt bleek al snel het vinden van nagelbanden. De organisatie adviseerde sterk om daarmee te rijden, en dat advies namen we uiteraard serieus. Voor mijn Cooper, die op 10 inch wielen staat, bleek dit echter geen eenvoudige zoektocht. Uiteindelijk vond ik een adres in Duitsland en bestelde ik daar een set. "Geen probleem," zei de verkoper, "eerste week van januari heb je ze." Eind december probeerde ik de verkoper nog te contacteren, maar zonder succes. Kerstperiode, dus ik maakte me nog geen zorgen. Begin januari probeerde ik opnieuw... weer geen gehoor. Tot anderhalve week voor vertrek het bericht kwam dat hij er toch niet aan kon geraken.

Paniekmomentje. Ik had wel winterbanden en zelfs al drie nagelbanden liggen, maar liefst rijd je natuurlijk met nagels op alle wielen. Gelukkig wist ik nog een adres in Zuid-Frankrijk. Snel contact opgenomen, en jawel, hij had er nog liggen. De grote vraag bleef alleen of ze op tijd in België zouden geraken. Intussen was de eerste sneeuw gevallen en zorgden boerenprotesten hier en daar voor serieuze blokkades. Toch kwamen de banden, ongelooflijk maar waar, twee dagen voor vertrek aan. Net op tijd. Probleem opgelost.

In de garage deed ik meteen nog een laatste check van de verlichting. Onlangs had ik overal LED-verlichting geplaatst, wat perfect werkte, maar controleren blijft een gewoonte. En jawel... alsof er nog iets moest mislopen, bleek de lichtschakelaar het te begeven. Typisch MK1, met zijn specifieke schakelaar.

Opnieuw wat rondgebeld bij vrienden en gelukkig snel een oplossing gevonden. Diezelfde avond nog kon ik de schakelaar ophalen, installeren en alles werkte weer perfect. Diagnose bevestigd. Schakelaar stuk.

Stilaan was alles klaar voor de rally. Geert had intussen zijn huiswerk ook grondig gedaan en zat helemaal door de theorieboeken en instellingen van zijn apparatuur.

Niets stond
ons nu nog
in de
weg.....

14
woensdag
JANUARI

Rond 6 uur 's ochtends vertrokken we met de trailer richting Oostenrijk. We hadden bewust een tussenstop gepland diep in Duitsland, aangezien je daar met een trailer maximaal 80 km/u mag rijden. Verrassend genoeg verliep de rit bijzonder vlot. Hoe verder we reden, hoe meer sneeuw er langs de route verscheen. Toch bleven de wegen uitstekend berijdbaar, geen chaos of nationale rampen zoals we die in België helaas al te goed kennen bij de eerste sneeuwvlok. Alles was perfect onder controle. Na enkele korte stops en ruim 850 kilometer later kwamen we aan. Net voor de Oostenrijkse grens, waar ons hotel gelegen was. Een zeer aangenaam verblijf. Lekker eten, een veilige plek om de trailer te parkeren en alles wat we nodig hadden om even tot rust te komen. Een goede nachtrust kregen we er zomaar bovenop. Precies wat we nodig hadden voor wat nog zou komen.

15
donderdag
JANUARI

Het laatste traject bracht ons richting Leoben, Oostenrijk, waar het rallydorp zich bevond. We hadden nog een kleine drie uur rijden voor de boeg en kwamen rond de middag aan. Er was een trailerpark voorzien waar we zowel auto als trailer veilig konden achterlaten. We besloten om eerst wat verkenning te doen. Voor vrijdagavond stond er namelijk een nachtetappe gepland, met een beklimming iets verderop. Die wilden we graag vooraf eens bekijken. Daarnaast deden we ook een tripcheck, een vast traject waarmee je de tripmaster exact kan afstellen op die van de organisatie. De organisatie had hiervoor een geijkte afstand van 8,202 km uitgezet. Aan het einde van dit traject kan je je tripmaster tot op de meter nauwkeurig gelijkzetten. Zo rijd je tijdens de volledige rally met exact dezelfde afstanden als de organisatie. We reden deze tripcheck zowel met onze winterbanden als met de nagelbanden, aangezien de omtrek van die wielen licht verschilt. Iets wat op langere afstanden zeker een rol kan spelen. In de late namiddag keerden we terug naar het rallydorp voor de administratieve en technische keuring. De stickers werden op de wagen aangebracht en we parkeerden netjes op het centrale plein, tussen de andere deelnemers. Daarna werden we uitgenodigd in een lokaal restaurant voor een welkomstdrank en een typisch Oostenrijks diner. Dan denk je natuurlijk meteen aan schnitzel. De eerste contacten met de andere deelnemers werden gelegd. Allemaal bijzonder vriendelijk en open. Alles wees erop dat dit wel eens een zeer mooi weekend kon worden.

16
vrijdag
JANUARI

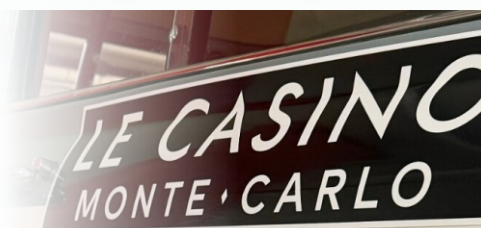
Vandaag begon het echt. Het moment waar we al die tijd naar hadden uitgekeken. De Mini werd uit de droge, ondergrondse garage gehaald terwijl Geert al volop bezig was met het voorbereiden van het roadbook. Voornamelijk veel kaartenwerk. Onze starttijd was 11u31, om precies te zijn. Op de markt stond behoorlijk wat publiek en onze MK1 Cooper uit 1967 kreeg duidelijk veel bewondering. Niet onlogisch, want we waren ook één van de oudere deelnemers in het veld. Tussen de andere wagens zagen we onder meer Kevers, Saabs en Citroëns, maar ook het zwaardere geweld was aanwezig zoals Escorts, Ascona's, Porsches, Subaru's... Op papier misschien een ongelijke strijd, maar naast het algemene klassement waren er ook klassementen per categorie en daar konden we zeker een rol spelen.

De rally telde in totaal zo'n 750 kilometer, verspreid over twee dagen, met 18 regularity tests en tal van tijdcontroles. De eerste RT liet meteen zien waar het om draaide, een klimproef. De organisatie had ons al herhaaldelijk aangeraden om op vier nagelbanden te rijden, wat we ook deden. In de verbinding zagen we nog weinig sneeuw op de baan, maar nagelbanden rijden ook daar prima en slijten nauwelijks. De klim RT begon op een smal straatje richting de bergen. Nog vóór de start reden we al vol de sneeuw in, een duidelijk teken dat dit een serieuze beklimming zou worden. Ik maakte me geen illusies. Qua pk's zouden we tekortkomen tegenover sommige tegenstanders. Maar onderschat nooit een Mini... die won niet voor niets de Monte Carlo Rally in 1964.

En jawel, tijdens die eerste RT eindigden we meteen op een 9de plaats algemeen. Geen slechte start tussen al dat grote geweld. Test na test volgde elkaar op, met afstanden van minimaal 8 km en vaak zelfs 25 km. Dat alles op kaarten met een weinig gunstige schaal, waar tussenafstanden bijna niet te meten zijn. Tijdens het rijden gaf ik Geert continu door waar ik bochten afsneed, zodat hij de meters in de tripmaster kon bijstellen. Elke haarspeldbocht werd strak genomen om zo snel mogelijk hoogte te winnen. Het rijden was puur genieten. Af en toe namen we zelfs bewust een moment om te kijken naar de omgeving. Strak winterweer, zon en prachtige vergezichten. Rond 18u kwamen we terug aan in Leoben voor de rustpauze. We kregen ongeveer twee uur rust, inclusief een driegangenmenu. Niet ideaal om daarna weer te rijden, dus lieten we erop ons niet te laten gaan.

Na 20u vertrokken we opnieuw, de donkere bergen in. Hier bewezen de LED lampen hun nut. Overdag hadden we al meerdere top 10-noteringen behaald en zelfs enkele top 3-plaatsen in de RT's zelfs een scratch op RT, en ook 's avonds bleef alles bijzonder vlot lopen. Geert loodste me feilloos door beklimmingen en afdalingen. De nagelbanden vonden uitstekend grip, vaak op ijs in plaats van sneeuw. De laatste test kregen we pas vlak voor de start. Dit was eerder een routebeschrijving met tussenafstanden en bleek niet echt moeilijk, waardoor quasi alle deelnemers die foutloos reden. Net voor 23u reden we opnieuw over de finishlijn.

Dag 1 sloten we af op een indrukwekkende 5de plaats algemeen, én 1ste bij de oldtimers én 2de in onze klasse. Een uitstekend rapport, als je het ons vraagt. Toch had de Mini het zwaar gehad. Niet zozeer in de beklimmingen, maar in de afdalingen merkte ik dat ik vaak moest pompen om te remmen. Ook de starter had het begeven, al is dat onderweg minder kritisch. In de parkeergarage besloten we meteen de remmen na te kijken. Op één rem zat opvallend veel lucht; na het ontluichten was de druk weer perfect. De starter werd eveneens vervangen, maar volledig opgelost was het probleem nog niet. Een MK1 heeft nu eenmaal een speciale starter met drukknop en die deed het gelukkig wel. Intussen was het bijna 1 uur 's nachts. Met de wekker die vijf uur later alweer zou afgaan, besloten we toch wat slaap mee te pikken.



17
zaterdag
JANUARI

De wekker ging inderdaad vroeg af. Na een stevig ontbijt stonden we rond 8u alweer klaar voor de start van de tweede rallydag. We schoten meteen goed uit de startblokken en schoven op naar een 4de plaats algemeen en 1ste in onze klasse. Bij de oldtimers hadden we intussen zelfs een mooie voorsprong opgebouwd. In theorie hoefden we enkel nog uit te rijden om die trofee veilig te stellen. De RT's verliepen opnieuw vlot en we bleven mooie resultaten neerzetten. Toch hadden we onze bedenkingen bij sommige speedzones. Bij een bord 'spelende kinderen' moest er 30 km/u gereden worden, net zoals bij een gewoon 30 bord. Nadien moest je die verloren tijd uiteraard weer goedmaken. Zo deden wij het ook. Alleen leek niet iedereen die zones even strikt te nemen. Wij zagen anderen er duidelijk sneller doorheen rijden. Elke wagen was uitgerust met een GPS unit van de organisatie, waarmee sporadisch snelheidscontroles werden uitgevoerd. Links en rechts werden er strafpunten uitgedeeld, opvallend genoeg vooral in de 'spelende kinderen'-zones en minder/niet bij de klassieke 30 borden. Dat maakte het voor ons moeilijker om nog verder op te schuiven in het algemene klassement. Maar we lieten het niet aan ons hart komen, we waren sowieso al sterk bezig.

Halfweg de dag kwamen we mooi op tijd aan voor de lunch. Net zoals tijdens het hele evenement werden we opnieuw culinair verwend. Tijdens deze korte pauze besloten we meteen ook de remmen opnieuw te controleren, want ik moest alweer veel pompen.

Opnieuw zat er lucht in de leiding links vooraan. Na ontlichten voelde alles weer goed aan en konden we verder. En met resultaat, in de volgende RT zetten we overtuigend een 3de tijd neer. Op slechts één seconde van de snelste. Maar in de daaropvolgende verbinding voelde ik het rempedaal opnieuw steeds dieper wegzakken. Bovenop een col besloot ik halt te houden om het probleem te bekijken. Al snel bleek dat er geen olie meer door het darpje naar de linker rem ging, terwijl het reservoir nog vol zat. De eerste diagnose wees in de richting van een defecte hoofdrem pomp ... en dat betekende helaas meteen het einde van onze rally.

Alle deelnemers die ons voorbijreden, stopten even om te vragen wat er aan de hand was en of ze konden helpen. Dat typeert hen allemaal. Op zulke momenten voel je de saamenhorigheid binnen de rallywereld ten volle.

Een snelle blik op het klassement toonde dat we op dat moment nog steeds 4de algemeen, 1ste bij de oldtimers en 1ste in onze klasse stonden. Bitter, heel bitter. Maar met de ene col na de andere voor de boeg konden we het ons simpelweg niet verantwoord om zonder remmen verder te rijden. Enkel de handrem werkte nog. We bevonden ons op zo'n 50 kilometer van het hotel en besloten dan ook om rustig terug te rijden. Zeer traag van de bergen naar beneden en door het dal richting Leoben. Gelukkig kwamen we veilig aan en konden we de Mini meteen op de trailer plaatsen.

Ontgoocheld waren we allebei, zonder twijfel. Een rally rijd je nu eenmaal met drie: piloot, copiloot en wagen. En die laatste had duidelijk andere plannen. Anderzijds mogen we niet vergeten dat we bijna 600 kilometer van deze rally hebben mogen beleven en dat we zonder zware schade veilig zijn teruggekeerd. Dat is uiteindelijk misschien wel het belangrijkste.

's Avonds volgde nog een gezellig diner, waar onder de deelnemers volop verhalen en ervaringen werden uitgewisseld. In het eindklassement speelden we geen rol van betekenis meer, waardoor onze blik stilaan richting terugreis ging. We namen afscheid van het event en genoten nog van een welverdiende, rustige nachtrust.



18
zondag
JANUARI

Na het ontbijt laadden we nog de laatste spullen in en konden we aan de terugrit richting België beginnen. Oorspronkelijk hadden we nog een hotel geboekt om de reis wat te breken, maar dat bleek eigenlijk niet nodig. Omdat we pas iets voor 9 uur vertrokken, was het al mooi licht. Bovendien is er op zondag in Oostenrijk en Duitsland geen vrachtverkeer, wat het rijden met aanhanger een stuk aangenamer maakt.

Toch belandden we al vrij snel in een file, die pas na een klein uur volledig opgelost was. Daarna voelde het pas echt alsof we goed vertrokken waren. De route verliep zo vlot dat we besloten om in één ruk door te rijden en het hotel te annuleren. Uiteindelijk kwamen we rond middernacht thuis aan, moe, maar vooral voldaan.

Langs deze weg wil ik Geert bedanken voor dit fantastische avontuur. Opnieuw een onvergetelijke ervaring, en hopelijk volgen er nog vele zulke momenten.

EEN EXTRA OOG OP JE MINI, TRACKING EN BEVEILIGING



Een Mini is meer dan een auto. Het is passie, geschiedenis en vaak ook jarenlang sleutelplezier. Net daarom is diefstal of verdwijning een nachtmerrie voor elke liefhebber. Gelukkig bestaan er vandaag verschillende manieren om je klassieker extra te beveiligen bijvoorbeeld met een trackingsysteem, discreet, betaalbaar en steeds slimmer.

Van simpele trackers tot gespecialiseerde systemen

De bekendste oplossing is ongetwijfeld de Apple AirTag. Klein, betaalbaar en makkelijk te verstoppen. Via het netwerk van Apple gebruikers kan je de locatie volgen in de Zoek mijn-app. Er zijn zelf apps waardoor je het netwerk van Android kan gebruiken.

Voor veel oldtimerbezitters is dit een laagdrempelige eerste stap in extra beveiliging.

Daarnaast bestaan er ook specifieke GPS-trackers die ontworpen zijn voor voertuigen. Deze systemen werken vaak met een eigen simkaart en app, en bieden meer functies zoals:

Live locatie tracking. Bewegings- of trillingsmeldingen, Geofencing (melding als de auto een bepaalde zone verlaat)
Historiek van gereden routes, Sommige modellen werken op een interne batterij, andere op de boordspanning.



Wat past bij je Mini? Bij klassieke wagens zijn er enkele belangrijke aandachtspunten:

Discretie: een tracker moet klein zijn en onopvallend geplaatst worden
Stroomverbruik: oldtimers hebben vaak geen permanente stroomvoorziening
Originaliteit: geen zichtbare aanpassingen aan interieur of bekabeling
Betrouwbaarheid: het systeem moet ook werken als de auto langere tijd stilstaat

Voor wie zijn wagen vooral in een garage bewaart en af en toe rijdt, kan een eenvoudige tracker al voldoende zijn. Wordt de oldtimer vaak gebruikt of staat hij regelmatig op events, dan kan een uitgebreider GPS-systeem extra gemoedsrust geven. Geen vervanging, wel een aanvulling. Een trackingsysteem vervangt geen mechanische beveiliging zoals een stuurslot of startonderbreker, maar vormt een sterke aanvulling. Het vergroot de kans op snelle opsporing en werkt vaak ook ontradend.

Gemoedsrust voor elke rit

Of je nu kiest voor een eenvoudige oplossing of een gespecialiseerd systeem: weten waar je oldtimer zich bevindt, geeft rust. En dat is uiteindelijk waar het bij oldtimer rijden om draait — zorgeloos genieten van elke kilometer. Beschermen is geen wantrouwen, het is zorg dragen voor wat je lief is.

Aanvulling: omniumverzekering bij oldtimers. Waarom het te overwegen is.

Naast beveiliging en tracking kiezen steeds meer oldtimerliefhebbers ook bewust voor een (gedeeltelijke) omniumverzekering. Waar dit vroeger eerder uitzonderlijk was bij klassiekers, zijn de formules vandaag beter afgestemd op het gebruik en de waarde van een oldtimer.

Wat zijn de voordelen? Een omniumverzekering kan, afhankelijk van de gekozen formule, onder andere dekking bieden voor:

Diefstal of poging tot diefstal
Brand en natuurschade (storm, hagel, overstroming)
Schade tijdens transport of stalling
Eigen schade, ook zonder tegenpartij
Voor wagens met een hoge emotionele én financiële waarde kan dit een belangrijk verschil maken.



Vastgelegde waarde geeft duidelijkheid

Veel oldtimerverzekeringen werken met een afgesproken waarde. Die wordt vooraf bepaald (soms op basis van expertise) en vermijdt discussies bij schade of totaalverlies. Zeker bij gerestaureerde of zeldzame modellen is dit een grote meerwaarde.

Combinatie met beveiliging

Sommige verzekeraars bekijken extra beveiliging zoals een stuurslot, garage of trackingsysteem als een positief punt. In bepaalde gevallen kan dit zelfs invloed hebben op de voorwaarden of premie. Beveiliging en verzekering versterken elkaar dus.

Voor wie is omnium interessant? Een omnium is vooral het overwegen waard als:

de oldtimer regelmatig op de baan komt, de wagen vaak op events of buitenlandse trips meegaat
de waarde duidelijk hoger ligt dan gemiddeld, je extra gemoedsrust wil, ook tijdens stalling
Voor occasioneel gebruik volstaat voor sommigen een beperkte dekking, anderen kiezen bewust voor maximale bescherming.

Gemoedsrust, ook als hij stilstaat

Net zoals bij een trackingsysteem draait het bij een omniumverzekering niet om angst, maar om zorg dragen voor je klassieker. Zo blijft oldtimer rijden vooral wat het moet zijn. Puur plezier.



RETROMOBILE PARIJS

Woensdag 18 januari

De wekker ging af om 5u, wat natuurlijk geen probleem vormde, want vandaag was het car show day. Ik nam al vroeg de trein in Gent om via Brussel rechtstreeks naar Parijs te reizen, waar Retromobile plaatsvond. Retromobile Parijs is geen gewone autoshow, het is een reis door de tijd. Tussen de geur van olie, leer en geschiedenis komen iconische klassiekers tot leven, elk met hun eigen verhaal. Van zeldzame racewagens tot perfect bewaarde roadcars. Retromobile blijft een plek waar autoliefde en nostalgie elkaar moeiteloos vinden. Dit kon ik dus zeker niet missen!

Mooi op tijd kwam ik, na nog een metro reisje, aan bij de hallen. Voor het eerst werd gekozen om de volledige hal 7 te gebruiken, bestaande uit drie verdiepingen, met een totale oppervlakte van meer dan 70.000 m². Hier zou ik dus wel even zoet zijn.

De onderste zaal van hal 7 (7.1) voelde meteen anders aan dan de verdiepingen erboven. Minder show en prestige, maar des te meer pure passie en beleving. Tussen de stands met onderdelen, gereedschap en memorabilia kon je eindeloos blijven rondneuzen en raakte je vanzelf in gesprek met gelijkgestemden. Dit was duidelijk de plek waar mensen kwamen om te zoeken, te praten en verhalen te delen. De sfeer was gemoedelijk en soms wat rommelig, maar precies dat maakte deze zaal zo charmant.

De absolute blikvanger aan de andere kant van de zaal was zonder twijfel de Bugatti Autorail, indrukwekkend in omvang én uitstraling. Alleen al de logistiek maakte indruk. Het voertuig werd 's nachts naar binnen gebracht om het Parijse verkeer niet te hinderen. Speciaal voor deze expositie werden rails aangelegd, zodat de autorail perfect en veilig kon worden gepresenteerd. Een onverwacht maar fascinerend element tussen alle klassieke voertuigen. Om het plaatje compleet te maken stonden er natuurlijk ook nog enkele Bugatti's in de buurt.



Op naar de volgende zaal, een verdieping hoger, 7.2. Hier draaide het vooral om presentatie, design en historie. De auto's stonden duidelijk meer opgesteld als tentoonstellingsstukken, met ruimte om ze rustig te bekijken. Veel fabrikanten, gespecialiseerde dealers en gerenommeerde verzamelaars toonden hier hun voertuigen, vaak in uitmuntende staat. De focus lag sterk op iconische modellen, zeldzame uitvoeringen en historisch belangrijke wagens. Ook het verhaal achter de auto's kreeg hier meer aandacht, met infoborden en thematische opstellingen. Je merkte dat bezoekers hier trager liepen en meer tijd namen. De sfeer was rustiger en iets formeler, maar nog steeds doordrenkt van passie.

Wat mij in deze indrukwekkende zaal vooral kon bekoren, was zonder twijfel de rallydisplay. Lancia, Peugeot, Renault, tot zelfs de Mini waarmee de 1000 Lakes Rally werd gereden door Mäkinen. Hier kwam ik ook de eerste Mini's te koop tegen, maar met prijzen boven de 50.000 euro was dat wel even slikken. Aan de andere kant waren er ook veel standen met miniatures, vaak zeer netjes gepresenteerd in displays.

Hoeveel er stonden viel niet te tellen, maar een echte liefhebber kon hier gerust uren doorbrengen. Naast de miniatures waren er ook veel onderdelen te vinden, voornamelijk Frans georiënteerd, maar ook zeer vaak Italiaans. Bij momenten, mede door de gesproken taal, waande ik mij op een beurs in Milaan. Ik kreeg er zelfs prompt een heerlijke espresso aangeboden. Met hernieuwde energie trok ik verder naar de hoogste zaal, 7.3.

Dit was de zaal waar ik bepaalde dingen van dichtbij wilde bewonderen. Hier draaide alles om exclusiviteit en absolute topstukken, zoals je ze in musea ziet. De auto's stonden er niet zomaar. Ze werden gepresenteerd als kunstwerken, perfect uitgelicht en tot in de kleinste details verzorgd. Je zag hier de meest zeldzame, waardevolle en historisch belangrijke voertuigen van de hele beurs. Veel wagens waren onbetaalbaar, en dat hoefde niemand er nog bij te vertellen. Grote namen, iconische racewagens en modellen met een uitzonderlijk verhaal domineerden de zaal. Elke stand straalde prestige en vakmanschap uit. Niet geheel toevallig stond hier ook een Belgische stand, al enkele jaren een vaste waarde op de beurs. Rock 'n Roll Classics uit Varsenare. Porsche, Ferrari, Aston Martin... ze hadden enkele van de mooiste exemplaren bij. Naast deze luxewagens en oude Bentleys was er ook een aparte zone voorzien voor Art. Altijd mooi om deze kunstwerken te zien. Ik ga hier geen reclame maken voor één

specifieke persoon, maar wie de foto's van de beurs op de website bekijkt, zal ongetwijfeld de artiest opmerken van het prachtige Mini schilderij.



Na de Art afdeling kwam ik eindelijk bij onze Franse Mini vrienden, de mannen van My Mini Revolution. Nu maak ik toch even reclame, maar dat mag gezien worden. Jaar na jaar brengen zij prachtig gerestaureerde Mini's mee naar de beurs. Een Mini Van, een Innocenti, een 40th Anniversary, een Cabrio... kortom, voor ieder wat wils, mits de portemonnee natuurlijk mee wil. Hun garage is gevestigd in de hoofdstad Parijs. Zelf ben ik er nog nooit geweest, maar als ik de foto's zie, lijkt het me absoluut een bezoek waard. Die staat alvast op de agenda. Daarmee besloot ik mijn beursbezoek stilaan af te ronden en zakte ik terug naar het gelijkvloers.

Eenmaal buiten zag ik plots nog een bordje: Zaal 4, voitures -30.000€. Och ja, er was nog een zaal... die was ik even vergeten. Zoals de naam al doet vermoeden, konden hier particulieren en kleine handelaars hun wagens te koop aanbieden. En jawel, ook hier vond je veel Mini's terug. Al vond ik ze nog steeds niet echt goedkoop. Vaak boven de 20.000 euro voor, in mijn ogen, een vrij normale Mini. Wat is er toch gebeurd met de prijzen de laatste jaren? Natuurlijk, de vraagprijs is één ding. Wat er uiteindelijk betaald wordt, zullen ze ons niet

vertellen. Deze zaal was bovendien verdeeld in twee delen. Het tweede deel was vandaag nog niet toegankelijk en ging pas in het weekend open. Met hypercars en supercars. Niet echt mijn ding, dus geen gemis. Bovendien bezoek ik zo'n grote beurs liever op een weekdag dan in het weekend. Dat scheelt toch wat in bezoekersaantal.

Ik keek terug op een fantastisch avontuur en zette mijn terugreis in. Twee metro's richting Gare du Nord. Ik had nog wat tijd over voor een Frans gerechtje om daarna de TGV op te springen. Deze keer koos ik bewust voor het openbaar vervoer. De reden is simpel. De laatste jaren doe ik er met de auto al snel 4,5 uur over om Parijs te bereiken. Tot aan Parijs loopt het meestal vlot, maar eenmaal op de ring kan je makkelijk een uur vaststaan. Ik boekte de trein maanden op voorhand, wat het zeer betaalbaar maakte, en kon bovendien ontspannen reizen. Voor een beurs als Retromobile is dit echt een aanrader en meteen ook een leuke belevenis. Zoals eerder vermeld staan de foto's reeds op onze website, net als die van andere events. Neem gerust een kijkje. Ik kijk tevens reeds uit naar de volgende Retromobile 2027!



MONTE CARLO RALLYE HISTORIQUE



Zoals elk jaar besloten we ook dit keer weer met ons vieren, Geert, Jan, Serge en ikzelf, richting Reims te trekken voor de start van de Monte Carlo Rallye Historique. Twee jaar geleden stonden we hier nog zelf aan de start, een avontuur dat we uitgebreid hebben vastgelegd in verslagen op onze website. Dit jaar beleven we het vanop de zijlijn, en neem ik je graag even mee naar Reims, waar de sfeer rond de start altijd iets magisch heeft.

De rally start dit jaar in maar liefst zes verschillende steden: Hamburg, Barcelona, Monte Carlo, Turijn, John O'Groats en Reims. Vanuit elk van deze startplaatsen rijden de deelnemers een verbinding van minstens 600 kilometer, die hen allemaal samenbrengt in Valence. Deze stad vormt de uitvalsbasis waar de rally de eerste dagen halt houdt. Van hieruit trekken de wagens dagelijks de bergen in voor de verschillende proeven. In de laatste dagen gaat het dan verder richting Monaco.

Reims ligt op ongeveer een kleine drie uur rijden van bij ons thuis, wat het een perfect haalbare bestemming maakt om te bezoeken. In Reims zouden een zestigtal wagens van start gaan. In totaal nemen een dikke 250 wagens deel aan de Monte Carlo Rallye Historique. In Reims is er voor de start uiteraard ook plaats voor de technische keuring. Deze vond plaats op zaterdagmiddag en voor sommige deelnemers pas op zondagochtend. Wij bezochten zondagochtend de hallen in Reims waar alle wagens netjes opgesteld stonden. De toegang is gratis en open voor iedereen. Hier voel je meteen de gezonde zenuwen bij de deelnemers. De laatste werkjes worden nog snel uitgevoerd aan de wagens, stickers worden nog gekleefd en alle apparatuur wordt nog eens grondig nagekeken. Sommigen steken zelfs nog nieuwe remmen...

Onder de deelnemers bevonden zich ook enkele Belgen, en niet van de minsten. Oud-winnaars Michel en Jennifer stonden aan de start met hun Opel Ascona. Yves en Baptiste verschenen met hun Porsche 911, waarmee ze eerder al het hoogste schavotje van het podium haalden, onder andere in Portugal en Corsica. Ook klepper Aswin was van de partij met zijn Volvo PV444, waarmee hij onlangs nog Le Jog wist te winnen.



Daarnaast waren er Filip en Maxime, die in de Monte Carlo Rallye Historique al meerdere mooie top 10-plaatsen neerzetten met hun Sunbeam. Dit jaar kwamen zij aan de start met een MK2 Austin Cooper S uit 1968. Tijdens de voorbereidingen hadden we regelmatig contact en het is duidelijk dat ze erop gebrand zijn om ook dit jaar een sterke prestatie neer te zetten. Naast de Belgische deelnemers was er uiteraard ook heel wat internationaal volk aanwezig: Engelsen, Denen, Amerikanen, Zwitsers... en Japanners. Die laatste zie je de voorbije jaren steeds vaker deelnemen aan deze grootse rally.

Enkele Japanse gezichten herkende ik nog van mijn eigen deelname twee jaar geleden, maar er was ook een wel héél bekende naam van de partij. Niemand minder dan Takuma Sato. Wie?! Bij racefanaten gaat er dan meteen een belletje rinkelen. Tussen 2002 en 2008 reed hij maar liefst 91 Formule 1-races en hij won onder andere de legendarische Indianapolis 500. Bijzonder om hem hier te ontmoeten. Hij start deze rally met startnummer 1, in een prachtige Honda Civic uit 1975.

Na enkele uurtjes besloten we iets te gaan eten in ons hotel, om daarna richting het centrum van Reims te rijden. Daar zouden alle deelnemers later samenkomen om officieel van start te gaan. De wagens waren er zo'n twee uur lang te bewonderen op het plein.



De reglementen van de rally werden dit jaar licht aangepast. Waar de start andere jaren op donderdag om 19u plaatsvond, was dat nu op zondag om 17u. Een wijziging die duidelijk zijn effect niet miste, want het bracht heel wat extra volk op de been. Er liepen makkelijk zo'n 2000 mensen tussen de wagens. De sfeer was dan ook opperbest. Een DJ zorgde voor extra ambiance op het plein, samen met enkele lokale standhouders.

Intussen was ook Carl van Garage Descamps aangekomen. Hij zou tijdens de rally instaan voor de assistentie van Maxime en Filip. Ook hier voelde je die gezonde spanning, het mocht stilaan beginnen. Genoeg voorbereidingen, genoeg getreuzel in Reims, iedereen was klaar voor de start. Takuma Sato mocht als eerste van start gaan, onder luid applaus van het publiek. Wij besloten daarna meteen te vertrekken richting de eerste tijdscontrole in Épernay.

Richting Épernay kom je langs de verbindingroute nog steeds heel wat volk tegen, langs de weg, aan rotondes en in de dorpen. Deze rally leeft enorm bij de Fransen. Avenue de Champagne was zonder twijfel the place to be in Épernay. Hier dienden de deelnemers hun tijdkaart af te geven voor een stempel, waarna ze opnieuw konden vertrekken. Nadat we enkele wagens hadden zien passeren, besloten we zelf ook weer verder te rijden richting de volgende tijdscontrole, de laatste die we nog zouden meepikken, Vitry-le-François. Daar wachtte ons een bijzonder gezellig middenplein, compleet met speaker, drank- en eettentjes. Traditioneel eten we hier telkens een pannenkoek uit het vuistje, vergezeld van een glas champagne. Je bent tenslotte in de champagnestreek, dus dat hoort er gewoon bij. We zagen nog alle Belgische deelnemers passeren, riepen hen nog veel succes toe, waarna ze verdwenen in de pikdonkere Franse nacht, op weg naar het volgende hoofdstuk van deze legendarische rally.

We besloten terug richting Reims te rijden, naar ons hotel. Daar volgde nog een nabespreking van deze heerlijke dag, vergezeld van een fles bubbels die Geert had voorzien. Plannen en ideeën kwamen opnieuw bovendrijven... 2027 zou zomaar weer een schitterend jaar kunnen worden. Maar eerst, vol focus verder met 2026!



op onze website vind je alle foto's van de 2026 evenementen



Humor Hoekje

Twee mannen lopen 's nachts rond in Hasselt en ze zijn straal bezopen..
De ene man kijkt naar boven en zegt: "Kijk daar zie, de zon."
De andere zegt: "Ma nee jongske, da is de maan..
„Nee", zegt de andere, "da is de zon!"
"Nee nee", zegt de andere, "ge zijt mis.. da is zeker de maan!"
Omdat ze er niet uit geraken besluiten ze het aan iemand te vragen..
Een dom blondje wandelt toevallig voorbij en ze vragen haar:
„Juffrouwke, kunt gij ons helpen? Is da nu de zon of de maan?"
Zegt het dom blondje: "Sorry, da weet ik nie, ik ben ni van Hasselt.."

*Volgens mijn vrouw
maak ik twee fouten,
ik luister nooit en
nog iets*

Vroeger hadden
we nog geen smileys
toen moesten we
zelf lachen

Willem rijdt naar huis als hij zich plotseling bedenkt dat hij nog een cadeautje moet kopen voor de verjaardag van zijn dochter. Hij stapt de speelgoed winkel binnen en vraagt naar de prijs van een Barbie.
Het ligt er aan welke je wilt, zegt de verkoper. Dans Barbie, Sport Barbie, strand Barbie en werk Barbie kosten 19 euro per stuk en gescheiden Barbie kost 400 euro"
Waarom kost gescheiden Barbie 400 euro terwijl alle andere 19 euro kosten? wil Willem weten.
Zegt die verkoper: "Nou, bij gescheiden Barbie krijg je ook Ken's auto, Ken's huis, boot, hond, kat en al zijn meubeltjes!"

Een man heeft autopech op een verlaten landwegje, en belt aan bij de enige boerderij in de buurt om hulp te vragen. De boer zegt dat hij kan blijven slapen, en de volgende ochtend rijdt hij wel even met hem naar de stad. De man ligt zowat een uurtje in bed, als de boerin hem komt wakker maken. Ze zegt: "Zeg, kan jij me niet eens lekker verwennen? Mijn man is de laatste tijd niet echt performant meer." "Nou, dat wil ik wel, maar wat als je man wakker wordt?" "Dat gebeurt heus niet, kom maar eens kijken hoe vast hij slaapt."

Ze gaan naar de slaapkamer van de boer, die in bed ligt te snurken met z'n kont bloot. Zegt de boerin: "Trek maar eens een haar uit zijn kont." De man doet het, en de boer slaapt rustig verder. Dus zij naar de logeerkamer, en hij buffelt die vrouw dat het geen naam heeft. Enkele uurtjes later maakt de boerin de man weer wakker, want ze heeft de smaak te pakken. Hij twijfelt weer, maar nadat hij nog een haar uit de boer zijn kont heeft gerukt, gaan ze weer aan de slag. Rond zes uur 's ochtends is de boerin er alweer. De man zegt: "Nu kan het echt niet meer hoor. Je man is een boer, die staat zo meteen op en dan betrappt hij ons." "Niet waar", zegt de vrouw, "kom maar mee, dan kan je nog een haar uittrekken, kan je het zelf zien." Dus zij weer met z'n tweetjes naar die boer, en de man rukt weer een konthaar uit. De boer draait zich om en zegt: "Mij kan het niet schelen hoe dikwijls je mijn vrouw verwent, maar je moet ophouden met mijn kont als scorebord te gebruiken!"

Een man had tickets voor twee goede plaatsen voor de finale van de Champions League. Terwijl hij daar zit komt een andere man naar beneden en vraagt of het zijte naast hem bezet is. „Neen," zegt de eerste "De plaats is vrij." "Dat is toch ongelooflijk!" zegt de andere." Iemand die een ticket heeft voor dergelijke finale, de grootste sportgebeurtenis van Engeland, en er geen gebruik van maakt." Zegt de eerste: "Wel, eigenlijk is dat ook mijn plaats. Mijn vrouw moest met mij meekomen, maar ze overleed plotseling. Dit is de eerste finale dat we niet samen bekijken sinds we trouwden."
„Ohh.. Het spijt me dat te horen. Dat is verschrikkelijk. Maar kon je niemand anders vinden om met je mee te komen, een vriend of kennis, of misschien een gebuur?" De man schudde zijn hoofd. "Neen. Dat was niet mogelijk:
Ze zijn allemaal op de begrafenis."

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