

MINI

Belgian Minis on Tour



BMOT 5 - 2026

PITSTOP



Classic Remise Düsseldorf.

METRO GTA 1990 door Philippe de Lauw

MODEL IN DE KIJKER

Classic Mini kopen vanaf 2027 .. ?

Minder keuring, meer verantwoordelijkheid

Hallo Mini Vrienden en Vriendinnen



De zomer zit er stilaan op... maar gelukkig nog niet helemaal voor onze klassiekers.

We hebben er een mooie, warme zomer opzitten. Ideaal weer dus om de klassieker van stal te halen, een mooie rit te maken en vooral te genieten van alles wat met onze geliefde wagens te maken heeft. Hopelijk hebben velen onder jullie daar volop gebruik van gemaakt!

Ook in deze Pitstop valt er weer heel wat te ontdekken. Philippe neemt ons deze keer mee in het verhaal van een bijzonder Mini broertje: de Mini Metro. Een mooi en uitgebreid artikel, geschreven met de nodige passie en liefde voor het merk. Zeker de moeite om even rustig voor te gaan zitten.

Daarnaast kijken we ook naar het nieuwste keuringsnieuws in Vlaanderen, en meer bepaald naar wat er verandert wanneer je een tweedehands Mini aankoopt. Want wie een klassieker koopt, wil natuurlijk vooral genieten... en liever niet achteraf voor verrassingen komen te staan.

En terwijl de zomer stilaan plaatsmaakt voor de nazomer, staat er gelukkig nog heel wat op de planning. Eind deze maand bijvoorbeeld trekken we richting West-Vlaanderen voor een static meeting oa. Een mooie gelegenheid om nog eens samen te komen, onze Mini's naast elkaar te zetten en vooral bij te praten vooraleer de meeste wagens stilaan weer wat vaker de garage in gaan.

Kortom, de zomer mag dan bijna voorbij zijn, het Mini seizoen is dat nog lang niet. Veel leesplezier met deze nieuwe Pitstop!

Weet je het nog ? Park Your Mini juli 2011





Classic Remise Düsseldorf.

Een paradijsje voor elke oldtimerliefhebber

Soms kom je op een plek terecht waar je meteen weet: hier moet ik ooit nog eens terugkomen. Dat gevoel had ik bij mijn bezoek aan de Classic Remise in Düsseldorf. In juli bezocht ik samen met mijn vrouw Düsseldorf voor een tweedaagse citytrip. We ontdekten de oude binnenstad, wandelden door de moderne wijken, genoten van de gezellige, zonovergoten terrassen langs de Rijn... Maar diep vanbinnen stond er nog één plek met stip op mijn planning .. de Classic Remise. En die stelde absoluut niet teleur. Hier kan je met gemak twee uur genieten van al het moois dat deze bijzondere locatie te bieden heeft.

Van buitenaf oogt het als een indrukwekkend industrieel gebouw, maar eenmaal binnen stap je een wereld binnen waar autogeschiedenis, vakmanschap en passie samenkomen. De Classic Remise is gevestigd in een voormalige locomotievenloods uit de jaren dertig, die prachtig werd gerestaureerd tot een unieke ontmoetingsplaats voor liefhebbers van klassieke voertuigen.

Wat deze locatie zo bijzonder maakt, is dat het veel meer is dan een museum. Je wandelt er tussen honderden klassieke auto's, ziet restauraties gebeuren achter open werkplaatsdeuren en ontdekt gespecialiseerde garages en onderdelenzaken. Ondertussen bieden verschillende handelaars er exclusieve klassiekers te koop aan. Het geheel leeft voortdurend. Auto's komen en gaan, worden verkocht, gerestaureerd of vertrekken opnieuw de openbare weg op. Het grote gebouw is gebouwd in een halve cirkel. Langs de buitenzijde vind je verschillende handelaars en specialisten, allemaal met hetzelfde oldtimerbloed in de aderen. Of je nu op zoek bent naar een zeldzame klassieker, onderdelen, restauratie of gewoon een goed gesprek over auto's, hier zit je op de juiste plaats.

Een van de grootste blikvangers zijn zonder twijfel de glazen garageboxen. Eigenaars kunnen hun klassieker hier veilig stallen, terwijl bezoekers er vrij zicht op hebben. Zo ontdek je auto's die je anders misschien alleen op een concours of in een museum zou tegenkomen. Van Britse sportwagens over Italiaanse exoten tot zeldzame Duitse klassiekers: voor iedere autoliefhebber valt er wel iets te bewonderen.

Ook de sfeer verdient een bijzondere vermelding. De combinatie van de historische spoorwegarchitectuur, het imposante glazen dak en de typische geur van olie en gepolijst leder zorgt voor een unieke beleving. Je voelt dat hier niet alleen auto's staan, maar vooral verhalen worden bewaard.

Alsof dat nog niet genoeg is, vind je centraal in de hal ook een gezellig restaurant en bar. De ideale plek om even tot rust te komen, terwijl je tussen de klassiekers nog wat kan nagenieten van al het moois rondom je.

Voor wie ooit in de buurt van Düsseldorf is, vormt de Classic Remise een ideale tussenstop. De toegang is bovendien volledig gratis, waardoor het een laagdrempelige uitstap is voor zowel doorgewinterde verzamelaars als nieuwsgierige bezoekers.





METRO GTA 1990

Het verhaal van:

Philippe de Lauw

Voor diegenen die zich meteen afvragen. Waarom een artikel over een Metro in deze pitstop die eigenlijk enkel en alleen voor de Classic Mini bedoeld is?

Wel, het zit zo. Eind jaren '70 van de vorige eeuw begint de immer populaire Mini na bijna 20 jaar in productie te zijn, wat van zijn pluimen te verliezen en moet hij opboksen tegen allerhande stadswagentjes die verschillende autofabrikanten aanbieden en die, laat ons eerlijk wezen, ruimer, comfortabeler en praktischer zijn. Prototype Minis met achterklep ketsen af en de Italiaanse Innocenti De Tomaso met Cooper mechaniek blijkt ook geen verkoopsucces.

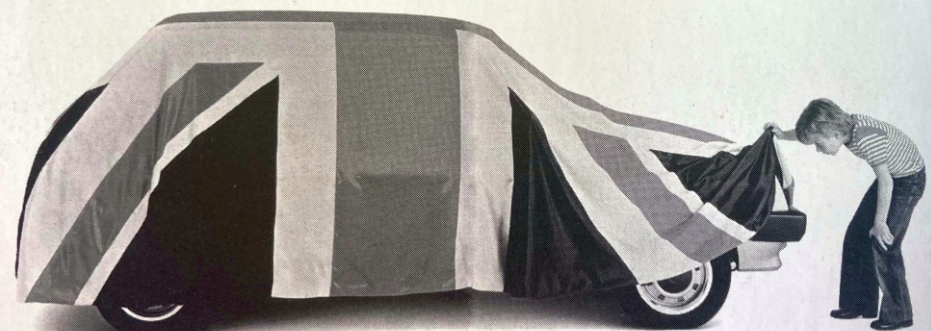
Bij British Leyland kunnen ze echter niet achter blijven en op de Motor Show van 1980 in het NEC (National Exhibition Centre) te Birmingham wordt een grootse voorstelling op poten gezet om hun nieuw compact stadswagentje aan het Britse publiek te tonen. "A British Car To Beat The World"! The new Austin miniMetro, zoals die bij de lancering genoemd word. Kosten noch moeite worden gespaard. Op hun stand kan men er onmogelijk naast kijken. Er staan maar liefst 11 verschillende exemplaren. Slechts één week daarvoor had men de Metro aan het grote publiek voorgesteld aan de hand van een reclamespot op TV en voropaginanieuws in alle grote dagbladen. Het automagazine "Autocar" kreeg zelfs ruim een week voor de officiële lancering een exemplaar ter beschikking en deed een probleemloze roadtest door Europa van maar liefst 8000km!!! Eén dag voor de Motorshow verscheen er bij 1800 Britse BL- dealers ook nog eens één exemplaar in de showroom, weliswaar aan het zicht onttrokken door een grote Union Jack.

De nieuwe telg krijgt in eerste instantie de naam "miniMetro" aangemeten om als grotere broer de link te leggen met de Mini. Net als bij de concurrentie is hij ruimer, comfortabeler en ook uitgerust met de uiterst handige derde deur. Mechanisch moet hij jammer genoeg nog altijd terugvallen op de degelijke maar ondertussen verouderde A-motor. Bij British Leyland heeft men alles uit de kast gehaald want door de voorafgaande tumultueuze periode van stakingen en onrust in de Britse automobiellindustrie is de kwaliteit van hun producten er zienderogen op achteruit gegaan.

Daarom heeft men fors geïnvesteerd in een volledig gerobotiseerde productielijn waar het koetswerk volledig automatisch gepuntlast word. Vandaag de dag héél normaal maar pakweg 45jaar terug ongewoon. "The West Works" zoals deze afdeling van Longbridge wordt genoemd, zal zijn vruchten afwerpen. Het Metrootje verkoopt als zoete broodjes. Kandidaat kopers hebben bij de lancering keuze uit 6 uitrustingsniveau's. Metro 1.0 Basic – Metro 1.0 fleet version - Metro 1.0 L (Luxe) – Metro 1.0 HLE (High Luxe Economy) – Metro 1.3 S (Sports) – Metro 1.3 HLS (High Luxe Sports). De 1.0 (998cc) had 44pk, de 1.3 (1275cc) had 63pk.



THIS COULD BE YOUR FINEST HOUR.



WE'LL HIT THEM WITH
PRESS ADS.

WE'LL CLOBBER THEM
WITH POSTERS.

WE'LL BEAT THEM WITH
TELEVISION.

METRO ARRIVES OCTOBER 14

Vanaf juli 1981 was de Metro ook leverbaar met de automaat uit de Mini. Eén jaar later volgden nog drie versies.

De 1.3 Vanden Plas was een uiterst luxueus uitgeruste Metro. Metaalkleuren, getinte ruiten, uitneembaar sunroof, chroom grille, luxe tapijt, hoog kwalitatieve zetelbekleding en walnoot houten deurlijsten. Klein detail: Vanden Plas (Guillaume) was een Brusselaar die al sinds 1946 super deluxe afwerking leverde voor Austin.

De 2e en 3e versie die de Metro catalogus aanvulden waren eerder van het sportieve type. Metro MG en Metro MG Turbo. Hiermee werd een Brits sportwagen-merk bij uitstek bij wijze van spreken weer nieuw leven ingeblazen.

De allerlaatste MGB GT had zo'n twee jaar eerder een punt gezet achter de naam MG toen de alom bekende fabriek van Abingdon de deuren had gesloten...

De MG MK I kreeg een sportief interieur met rode accenten en kuipstoelen, een matzwarte achterspoiler, opvallende MG striping op de zijkanten en lichtmetalen sportvelgen. Het gekende blauwe/groene Austin-logo werd vervangen door de octagoon (achthoek) van MG. De 1275cc krachtbron werd wat opgewaardeerd van 60 tot 71pk. De MG Turbo MK I kreeg daarboven op spatbordverbreeders, een voorspoiler en andere lichtmetalen velgen. Het MG-logo op de zijkanten moest plaats maken voor de, de opvallende "TURBO" op een volledig matzwarte onderkant die mooi aansloot met de matzwarte bumpers. De achterspoiler was net zoals bij de gewone MG ook matzwart. De extra kracht geleverd door de Turbo resulteerde in een maximum vermogen van 93 pk. Op die manier was hij een geduchte tegenstander voor ander sportieve stadswagentjes uit die periode.



Het enige waar de Metro op dat moment te kort schoot was het ontbreken van een vijfde versnelling. Ondertussen weten we dat een zekere Jack Knight een vijfde versnelling ontwikkelde voor het A-blokje maar daar was in de jaren '80 nog geen sprake van. Bij de jaarovergang van 1987-1988 verdwijnt de naam Austin volledig van het toneel en vallen alle modellen van dat moment onder de Rover naam. Als overgangsfase naar wat een nieuwe kleine Rover moet worden, krijgt de Metro een facelift.

Geen Austin-logo meer en ook niet de gekende Viking-boeg van Rover. De contouren van het Rover-logo blijven behouden maar de Vikingboot maakt plaats voor een muisgrijze achtergrond met de naam Metro in het rood. Eigenlijk een rood kruis waar Metro de horizontale balk vormt. Behalve de MG MK II versies, deze behouden hun specifiek embleem. Het interieur wordt opgewaardeerd met steviger voorstoelen, moderner dashboard en kunststoffen bumpers. Net zoals bij de Mini worden allerhande "limited editions" gelanceerd om de verkoop te stimuleren. De GTa is daar één van. Over de Mini zijn echter héél véél boeken geschreven en zijn er in een bepaalde gevallen ook alle cijfers over het aantal exemplaren van de LE's terug te vinden maar voor de Metro is dat een ander verhaal. In mijn persoonlijk archief heb ik welgeteld 2 boeken over de opvolger van de Mini maar geen gegevens over de Limited Editions.



Genoeg historiek, nu het echte verhaal over de GTa. Van kleins af aan heb ik altijd grote bewondering gehad voor Engelse automobielen. In eerste instantie spraken merken als Jaguar, Rolls-Royce, Morgan, Aston Martin, Lotus, enz tot de verbeelding omdat dergelijke modellen in die periode niet altijd in het straatbeeld te zien waren. Dat is de dag van vandaag veranderd. Niet verkeerd want als "Petrolhead" kan je daar niet tegen zijn.

Maar goed, we wijken weer af... Als prille tiener maak ik 1 à 2 keer per jaar met mijn ouders de oversteek naar Dover. Mijn Pa is staatsambtenaar en kan op aanvraag gratis met de ferry van Oostende naar Dover en terug. In die tijd staat de Engelse Pond historisch laag en is het voordelig om aan de andere kant van het kanaal grote inkopen te doen. De overtocht kost mijn ouders, op benzine na, niets en het kan op en af in één dag. In onze contreien is de populariteit van bvb Austin, Morris en Rover heel wat geslonken vanwege de mindere goede kwaliteit en de opmars van de Japanse merken. In het Verenigd Koninkrijk is het op dat moment nog wel even anders en telkens als ik Dover aankom, rijden Mini's in alle geuren en kleuren elkaar builen en bulten en puilt het straatbeeld uit van Austins, Morrissen, Rovers, Triumph's enz...

Daar komt bij mij de passie voor alles wat British Leyland & Rover is tot leven maar dan toch met een voorkeur voor dat kleine karretje. De jaren gaan voorbij en op het moment dat ik m'n rijbewijs behaal, beslist mijn vader om de autosleutels aan mij door te geven. Op het moment dat ik het ouderlijk huis verlaat, zitten mijn ouders natuurlijk zonder vervoer en wordt er toch opnieuw uitgekeken naar een klein autootje. Pa heeft zijn oog laten vallen op het kleine Fiatje 126. Kleine cilinderinhoud, lage taxen en onderhoudskosten, weinig verbruik, ideaal voor de kleine garage en plaats genoeg om boodschappen te doen.

Maar junior denkt daar anders over en ik probeer hem te overtuigen om een Mini te kopen. Hij is er op zijn beurt rotsvast van overtuigd dat de Mini al lang uit productie is genomen omdat het merk Austin niet meer bestaat en Rover alleen maar grote en uiterst luxueuze auto's verkoopt. Tweedehands komt niet in huis dus het wordt zeker geen Mini. Ik ben niet van plan om het daar bij te laten en uiteindelijk gooien we het op een akkoordje, op een weddenschap. We gaan samen naar het autosalon in Brussel en als er op de stand van Rover een Mini tentoon staat, koopt hij er één!

Op het autosalon van 1990 staan er op de Rover stand niet één maar drie Mini's!!! Een "Red Flame", een "Racing Green" en een "Cooper".

Pa is van zijn woord en het zal dus een nieuwe Mini worden. Op diezelfde stand staan dus ook de Metro en de sportief aangeklede GTa. Ik rijd op dat moment met een Metro "Studio 2" maar dat rood exemplaar met de body-kit van de Metro MG Turbo laat me niet meer los. Enkele dagen later besteld m'n pa bij de plaatselijke Rover-dealer, Garage Rogge in Herzele, de basis versie van de Mini, de "Special" in Flame Red en ik zet m'n handtekening onder de bestelbon voor, jawel, die rode Metro GTa. Twee vliegen in één klap, denk ik bij mezelf.



Een paar weken later kan ik bij vrienden, kennissen en familie pronken met m'n goedkope "Hothatch" maar tegelijkertijd kan ik niet wachten om uiteindelijk met dat Minitje te gaan bollen. Vermits het basis model enkel op bestelling in productie gaat, wordt de Mini pas begin april 1990 geleverd. Maar pa zou pa niet zijn en het duurt dan toch nog een tijdje alvorens ik uiteindelijk achter het stuur van de Mini mag kruipen. Hij weet natuurlijk als geen ander waarom ik er wil mee rijden en hij houdt nog een paar maanden langer het been stijf. Als het bijna een jaar na de aankoop dan uiteindelijk zover is, wordt mijn vermoeden alleen maar bevestigd. Slechts 34 pktjes maar wat een gevoel, go-kart ervaring zoals ik al meerdere malen had gelezen, dat is het dus écht.

Telkens als ik bij mijn ouders op bezoek ben, is er altijd wel een reden om het Minitje uit de garage te halen om één of andere boodschap te doen. Thuis kennen ze het liedje al en hebben ze er zich ondertussen bij neergelegd. Het autootje rijdt niet veel en het is misschien best van het eens goed op temperatuur te laten komen en na de boodschappen nog een extra

toertje te doen. Toch? Door gezondheidsredenen van Pa wordt ik na een aantal jaren trotse eigenaar van het "Specialletje" en kan mijn eigen Mini-verhaal beginnen. We schrijven voorjaar 1997.

29 jaar later zijn er ten huize De Lauw al een aantal Mini's de revue gepasseerd en staat er momenteel nog altijd een Rode Mini in de garage. Ondertussen wel een Cooper MPI van jawel, bouwjaar 1997. Ruben, onze zoon, is dus tussen de Mini's opgegroeid, autotechnieker geworden, gepassioneerd oldtimer-liefhebber en sleutelt in bijberoep in hoofdzaak aan alles van Austin, Morris, Rover, British Leyland, enz. Overdragen van auto's van vader op zoon lijkt een soort traditie want de Mini Pick-up die ik ooit kocht, heb ik ook doorgegeven en die is ondertussen in originele staat gerestaureerd. Ruben ademt British-Leyland en Rover en zo komen we bij de essentie van dit artikel, de Metro GTa, mijn Metro Gta.

De originele Metro die ik in 1990 aanschaf is een kort leven beschoren. Een zestal maand na aankoop worden we op een kruispunt met voorrang van rechts aangereden door een zware Volvo 760 met desastreuze gevolgen. Gelukkig geen lichamelijke schade maar het sportieve neusje van mijn "pride en joy" is totaal vernield. M.a.w. Total Loss, einde verhaal. Geef toe, wanneer kom je op het vaste land, in het straatbeeld, laat staan op oldtimer evenementen, nog eens een Austin Metro tegen? Inderdaad zelden of nooit. Tot Kerstmis 2025...

Voor iedereen cadeautjes onder Kerstboom, voor mij een rebusje. Uitkomst? Je cadeau staat in de garage. Ik kan m'n ogen niet geloven. Een knalrode Metro GTa van het bouwjaar 1990 staat klaar met m'n eigen O-plaat! Identiek zoals ik hem 35 jaar eerder heb besteld. Zelfs de origineel uitneembare sunroof die ik er destijds als optie bijnam zit erop. Fantastisch! De Vader-zoon traditie in omgekeerde richting...



Om af te sluiten wil ik nog de details van de GTa meegeven. In de periode van de Volkswagen Golf en Peugeot 205 GTI is er dus de Metro MG Turbo maar die zijn voor wat uiteindelijk maar een klein stadswagentje is nogal prijzig en niet voor iedereen weggelegd. Mijn Metro waar ik op dat moment mee reed had een mooi aangekleed interieur, mooie striping en fraaie wieldeksels. Om hem toch een ietwat sportief karakter te geven liet ik op de achterklep een originele MG spoiler monteren. Lichtmetalen velgen zouden het geheel mooi aanvullen maar dat was toekomstmuziek. Tot dat bewuste bezoek aan het autosalon van 1990.

Had ik toen geweten dat ik door de jaren heen een gans archief aan boeken, catalogussen, persmappen en miniaturen zou gaan verzamelen dan had ik zeker de bestelbon en aankoopfactuur bijgehouden, maar ja... Wat ik me echter wel weet te herinneren is dat mijn GTa +/- 310.000 Bfr.(€ 7850,00) koste. Ik dacht iets van 306.000 Bfr. maar het sunroof koste een 4000 Bfr. extra. Een goedkoop alternatief voor de MG Turbo die toen +/- 500.000 Bfr. (€ 12.000) koste. Met de overname van de Studio 2 en de korting tijdens het autosalon kon ik mij dus een Brits en sportief ogend "GTI look-alike" autootje aanschaffen.

Wat was ik als jonge gast in de wolken! Kuipstoelen met exclusieve GTa bekleding, toerenteller, driespaaks stuur, digitaal klokje, middenconsole met cassettehouder en 'last but not least' een make-up spiegelje voor mijn lief... Langs de buitenkant had ik bumpers in koetswerkkleur, zwarte zijdelingse sierlijsten, 13 inch lichtmetalen velgen, tankstop met sleutel, voor- en achterspoiler en 2 van binnenuit regelbare buitenspiegels in koetswerkkleur. Mechanisch moest ik het wel stellen met 1275cc en een luttel 60 pk. Dat was geen 90 of 100 pk maar ik kon zeer goed mee in het verkeer en op de autosnelweg kon ik op de 3e rijvak ook wel eens gaan bumperen! Sportief rijden was geen probleem. Niet zoals de Mini maar niet tegenstaande was de ophanging dankzij de Hydragas vering comfortabel en toch wel baanvast. Remmen gebeurde met geventileerde schijfremmen.

De GTa deelde op het vermogen na, veel techniek van de MG Turbo. Ter info in vergelijking: een Golf GTI, toen al MKII 1800, koste +/- 750.000 Bfr. Een 205 GTI 1.6 ,680.000 Bfr. en een GTI 1.9 685.000 Bfr. (€ 17.000)

Ik ben apetrots op m'n Metrootje. Ik bumper niet meer op het 3e rijvak maar geniet met volle teugen van de landelijke wegen met een al dan niet sportieve rijstijl.

Pure nostalgie met af en toe naast mij dat liefje, al 35 jaar mijn vrouw, die af en toe gebruik maakt van dat extraatje van vroeger. Het make-up spiegelje. Maar ere wie ere toekomt. Voor mij blijft hoe dan ook de Mini op het hoogste schavotje staan. De Classic Mini is én blijft.

Hij heeft de Metro die ooit de fakkel moest overnemen met ruim 10 productie jaren overleefd. The Classic Mini Cooper, een icoon in de geschiedenis van het automobiel. Bijna iedereen kent het Austintje, het Morrisje, het Coopertje. Mijn Metro dat is een ander verhaal. Er staat enkel Metro en GTa op. Voor de rest niets herkenbaar. Ook al het is een Austin in hart en nieren met héél veel DNA van de Classic Mini, haast niemand kent het model. Voor een Porsche Carrera draait bijna niemand zich nog om. Bij een Classic Mini kijkt iedereen vrolijk op, geven ze een vriendelijk gebaar of komt een welgemeende duim tevoorschijn. Bij het zien van de Metro gaan de handen in de zij en fronsen menige wenkbrouwen...

Ik hoop dat dit verhaaltje een volwaardig artikel voor de Pitstop van Belgian Minis on Tour heeft opgeleverd.

Philippe De Lauw.



MODEL IN DE KIJKER

Corgi Toys 333 RAC/SUN Rally Mini Cooper 'S'



Tijdens ons bezoek in Düsseldorf hoort een bezoek aan de plaatselijke miniatuurwinkel bijna net zo goed bij de planning als een bezoek aan de Classic Remise. Allemaal toevallig natuurlijk, want al dit 'autogebeuren' was natuurlijk niet op voorhand gepland ... Op amper enkele minuten wandelen van ons hotel viel mijn oog op een miniatuurwinkel die ik niet kon overslaan. En daar vond ik dan een specifiek model, de Corgi Toys 333

RAC/SUN Rally Mini Cooper 'S'. Niet het zeldzame origineel uit de jaren zestig (die reeds in men kast staat), maar de officiële heruitgave die Corgi met veel respect voor het origineel opnieuw op de markt bracht. Voor een Mini liefhebber was de keuze snel gemaakt.

Op het eerste gezicht lijkt het gewoon een mooi schaalmodel, maar achter deze kleine Mini schuilt een bijzonder verhaal.

In de jaren zestig was de Mini uitgegroeid tot een echte rallylegende. Terwijl de meeste constructeurs geloofden dat succes afhing van cilinderinhoud en vermogen, bewees de kleine Cooper S het tegendeel. Dankzij zijn lage gewicht, uitstekende wegligging en wendbaarheid versloeg hij regelmatig auto's die op papier veel sneller waren. De overwinningen in internationale rally's maakten van de Mini een icoon, niet alleen op de proeven, maar ook in de speelgoedwinkels.

Het Britse Corgi Toys speelde daar handig op in. In 1966 brachten ze de Corgi 333 RAC/SUN Rally Mini Cooper 'S' uit, geïnspireerd op de wagen waarmee Tony Fall en navigator Mike Wood deelnamen aan de RAC/SUN Rally. Het model was uitgerust met alles wat een echte rally-Mini zo herkenbaar maakte. Zes extra verstralers, een sumpguard onder de motor, rallystickers en uiteraard de klassieke rode carrosserie met wit dak.

Toch werd de Corgi 333 nooit een massaproductie. Het model bleef slechts korte tijd in de catalogus en werd daardoor één van de meest gezochte Mini-modellen van Corgi. Zelfs de verpakking vertelt een verhaal. Omdat er geen tijd was om een volledig nieuwe doos te ontwerpen, gebruikte Corgi een bestaande verpakking waarop simpelweg een nieuwe sticker werd aangebracht. Dat soort details maakt verzamelaars vandaag alleen maar enthousiaster.

Alsof dat nog niet bijzonder genoeg was, werden begin 1967 duizend exemplaren in een eenvoudige witte doos weggegeven tijdens een promotieactie van de Britse krant The Sun. Die promotieversie behoort vandaag tot de absolute top onder Corgi-verzamelaars en brengt, afhankelijk van de staat, vaak indrukwekkende bedragen op.

Gelukkig hoeft een verzamelaar tegenwoordig geen fortuin meer neer te tellen om dit stukje geschiedenis in huis te halen. Enkele jaren geleden bracht de Corgi Model Club een officiële heruitgave uit. Tot in de kleinste details bleef men trouw aan het origineel. Van de rode lak en de zes rallylampen tot de authentieke verpakking. Alles ademt de sfeer van de jaren zestig. Het resultaat is een model dat niet alleen mooi oogt in de vitrinekast, maar ook een eerbetoon vormt aan één van de meest iconische Mini's uit de rallygeschiedenis.

Voor mij is dit model veel meer dan een miniatuurauto. Het is een herinnering aan een prachtig weekend in Düsseldorf én aan een tijd waarin de Mini de rallywereld verbaasde. Iedere keer wanneer ik ernaar kijk, denk ik aan de verhalen achter de echte wagen en aan de passie die zowel de Mini als Corgi Toys al bijna zestig jaar met zich meedragen.

Soms is een souvenir niet groot. Soms past het gewoon in de palm van je hand, maar vertelt het een verhaal dat generaties overspant.



RAC / SUN Rally Mini Cooper 'S' Corgi 333

Based on a car driven by Tony Fall and Mike Wood in 1966's RAC / SUN Rally, Corgi added a sump guard to their Mini Cooper casting and gave it an impressive six jewelled headlights. Unusually, it came in a Corgi 225 Austin Seven box with a '1966 RAC International Rally' label stuck over the top. The lack of a dedicated box didn't help off-the-shelf sales – that's if shops even stocked Corgi 333 as it only appeared on order forms for eight months. By late 1967, the Corgi warehouse had a stock surplus resulting in it being included with the Carrimore Car Transporter as part of Gift Set 48. Today it is one of the rarest of Corgi's Mini Coopers. Both Morris and Austin-badged originals exist, some with shaped wheel hubs and others with the cast 'louvre' design. In January 1967, a thousand 333 models (presented in a plain white box) were given away as part of a Sun newspaper reader competition.

Classic Mini kopen vanaf 2027 .. ? Minder keuring, meer verantwoordelijkheid

Vanaf 1 januari 2027 verandert er heel wat aan de Vlaamse autokeuring. De verplichte tweedehandskeuring bij verkoop van een in België ingeschreven voertuig verdwijnt. Dat betekent minder administratie voor de verkoper, maar mogelijk ook minder zekerheid voor de koper. Voor een moderne auto is dat al iets om rekening mee te houden. Voor een Classic Mini of andere klassieker misschien nog veel meer. Want wie een Mini koopt, koopt vaak niet alleen een auto. Je koopt een stukje geschiedenis. En die geschiedenis staat niet altijd op een keuringsrapport... Een glimmende laklaag kan roest verbergen. Een mooi interieur kan een versleten subframe verbergen. En een blinkende motorruimte vertelt je niet automatisch hoe de motor technisch is. **Daarom wordt een goede aankoopcontrole vanaf 2027 misschien wel belangrijker dan ooit.**

Ons advies aan Mini kopers? Neem iemand mee die de auto's kent. Bekijk de Mini ook van onderen. Vraag naar facturen en foto's van restauraties. Controleer de Car Pass en de keuringshistoriek. En twijfel je? Laat de wagen vóór aankoop onafhankelijk nakijken. En verkopers? Ook daar ligt een kans. Een vrijwillige keuring, een duidelijke historiek en transparantie over de staat van de wagen kunnen juist een sterk verkoopargument worden. Minder verplichte controle betekent dus niet minder aandacht voor veiligheid en kwaliteit. Integendeel. Vanaf 2027 ligt een groter deel van de verantwoordelijkheid bij koper én verkoper. Een Classic Mini koop je met je ogen. Maar de juiste Mini koop je met je ogen én met kennis. **10 punten waar je op moet letten bij koop van een Classic Mini**

- 1. Roest, roest en... roest** Bij een Classic Mini is de carrosserie vaak belangrijker dan de motor. Controleer vooral dorpels, vloerplaten, A-panelen, wielkasten, front, schutbord en de randen rond de voorruit. Blaasjes in de lak zijn vaak een waarschuwing voor roest eronder.
- 2. Controleer de subframes** De voor- en achterste subframes verdienen extra aandacht. Kijk niet alleen naar het frame zelf, maar vooral naar de bevestigingspunten aan de carrosserie. Ernstige corrosie daar kan een veel groter probleem betekenen dan een versleten motor.
- 3. Til de tapijten op** Een mooie vloer is niet noodzakelijk een gezonde vloer. Vocht kan onder de tapijten blijven zitten en van binnenuit voor roest zorgen. Controleer daarom de vloerplaten en binnendorpels grondig.
- 4. Kijk in de kofferbak** Controleer de volledige kofferbodem, de batterijbak, wielkasten en vooral de plaatsen waar het achterste subframe bevestigd is. Dit zijn typische plaatsen waar vocht en roest problemen kunnen veroorzaken.
- 5. Bekijk de Mini ook van onderen** Ga niet akkoord met alleen een rondje rond de auto. Een Mini kan er bovenaan prachtig uitzien terwijl de onderkant een heel ander verhaal vertelt. Controleer dorpels, vloer, subframes, ophangingspunten en eerdere laswerken.
- 6. Kijk kritisch naar restauratiewerk** Een nieuwe laklaag betekent niet automatisch een goede carrosserie. Let op kleurverschillen, slechte paneelnaden, plamuur, overdreven veel bodembescherming en laswerken die er verdacht uitzien. Een kwalitatieve restauratie laat zich vooral herkennen aan hoe het werk uitgevoerd is, niet alleen aan hoe mooi de auto blinkt.
- 7. Luister naar motor én versnellingsbak** Een A-Series mag gerust wat mechanisch klinken en een beetje zweten hoort bij sommige Mini's , maar overmatige rook, slechte oliedruk, oververhitting, abnormale geluiden of een versnellingsbak die moeilijk schakelt zijn redenen om verder te onderzoeken.
- 8. Controleer ophanging, stuurinrichting en remmen** Voel tijdens een proefrit naar speling, trillingen, vreemde geluiden en een Mini die niet mooi rechthoekig rijdt. Controleer ook de staat van remmen, remleidingen, draagarmen, fuseekogels en rubbers.
- 9. Vraag naar de geschiedenis** Facturen, oude keuringsbewijzen, foto's van restauraties en onderhoudsdocumenten zijn bij een klassieke Mini ontzettend waardevol. Een verkoper die een uitgebreide historiek kan voorleggen, geeft je vaak veel meer vertrouwen dan iemand die alleen zegt: "Hij is helemaal gerestaureerd."
- 10. Laat je niet verleiden door een mooie badge** Een Cooper, Cooper S of speciale uitvoering kan een flinke meerprijs betekenen. Controleer daarom of de uitvoering en eventuele ombouw daadwerkelijk kloppen met de documentatie en historie. Zeker bij waardevolle Mini's is originaliteit en bewijs van herkomst belangrijk.

Energie	Personenauto
Fabrikant Model Brandstof	Merk Mini Classic Model Special 3 deurs sedan Handgeschakeld Benzine 1981
Brandstofverbruik	7,2 liter / 50 km
Alle rubbers vernieuwd (van de ruitenwissers)	Onderhouds boekje aanwezig (door ons helemaal ingevuld)
Originele lak (onder de tweede laag)	Afgeleverd met volle tank (5 ltr jerrycan in kofferruimte)
Interieur en matten gestofzuigd	Weinig gelopen (vorige eigenaar des te meer)
Nieuwe vloeistof in ruitensproeiertank	Proefrit mogelijk. (max 5km)
Verlichting (binnen) werkt 100%	KM stand door ons gecheckt
Stoelen in voorgegoten vorm	Uitsluitend kontante betaling
Nieuwe afdichting onder oliedop	
Onzuinig  Zuinig	CO-2 uitstoot 713 gram/km  39.999 euro



Humor Hoekje

Deze keer met door jullie ingestuurde moppen....waarvoor dank!

Ongelooflijk, wat een reacties van lezers. Dank jullie wel. Zo kunnen we weer een grappig tintje brengen in ons ,clubblad'

Ingezonden door Jeroen B.

Er kwam een postbode bij een huis met een bordje 'Pas op voor de hond'. Deze postbode was bang voor honden, maar verzamelde alle moed en belde aan. Daar stond er een dikke dame voor de deur met een piepklein hondje naast haar. De postbode: "Waarom staat er hier nou een bordje met Pas op voor de hond?"
De vrouw: „Omdat ik bang ben dat er iemand op mijn fifi gaat staan!"

Ingezonden door Vanessa W.

Willem komt schreeuwend van vreugde het belastingkantoor binnenlopen en gaat naar de balie. Napuffend zegt hij: "Ik hoorde dat jullie ermee stoppen?!"
De baliemedewerkster antwoordt dat ze van niks weet. „Jawel," zegt Willem, "ik kreeg vandaag een brief waar op stond: LAATSTE WAARSCHUWING."

Ingezonden door Valerie P.

"Jullie moeten een opstel schrijven waarin de begrippen godsdienst, koningshuis, liefde en mysterie voorkomen", draagt de lerares Nederlands de klas op.

Uiterekend de domste leerling van de klas levert al na een minuut zijn werkstuk in met een triomfantelijk "klaar!" De lerares leest : „Hemeltje lief", roept de prinses, "ik ben zwanger, maar weet niet van wie!"

Ingezonden door Dennis F.

Een vrouw bezoekt haar man in de gevangenis. Zegt ze: "Nu de kinderen ouder worden gaan ze vragen stellen."
Vraagt haar man: "Wat willen ze weten dan?"
„Waar het geld is gebleven!"

Ingezonden door Steven H.

Mevrouw Jansen komt bij haar zoon, die in Antwerpen studeert, een paar dagen logeren. Ze komt er achter dat haar zoon Henk samenwoont met Sandra, een knappe en welgevormde vrouwelijke kamergenoot. Mevrouw Jansen ziet hoe mooi de blonde kamergenoot van haar zoon is. Ze denkt dat ze een relatie hebben samen en dit maakt haar nog nieuwsgieriger. Henk kan de gedachten van z'n moeder lezen en zegt: „Ik weet wat je denkt ma, maar ik verzeker je, Sandra en ik zijn gewoon huisgenoten. meer niet"

Ongeveer een week later zegt Sandra tegen Henk: "Sinds je moeder hier weg is, kan ik met geen mogelijkheid de zilveren suikerpot vinden. Denk jij dat ze die heeft meegenomen?"
"Ik betwijfel het, zoiets doet m'n moeder niet. Maar ik zal haar wel een mailtje sturen om het aan haar te vragen." Dus ging hij zitten en mailde:
"Liefste moeder, ik zeg niet dat je de suikerpot uit mijn huis hebt meegenomen. En ik zeg ook niet dat je de suikerpot niet hebt meegenomen. Maar het blijft een feit dat de suikerpot wel weg is sinds jij vertrokken bent. Liefs, je zoon Henk."
Een paar dagen later ontvangt Henk een mail van z'n moeder:
„Lieve Henk, ik zeg helemaal niet dat je met Sandra slaapt. En ik zeg ook niet dat je niet met haar slaapt. Maar het blijft een feit, dat als zij in haar EIGEN BED zou slapen, ze de suikerpot nu al lang gevonden zou moeten hebben. Liefs, je mama."

Ingezonden door Matthijs H.

Het was een hete zomerdag geweest en net toen mama haar kleine spruit in bed wou stoppen, brak een hevig onweer uit. De kleine jongen was doodsbang en met een trillende stem vroeg hij:
"Mama, wil je bij mij slapen vannacht?"
Moeder gaf haar zoontje een flinke knuffel en zei:
"Ik kan niet, ik moet bij papa slapen."
Het jongetje was even stil en zei toen:
„Wat een grote bangerik is hij toch, hé."

Ingezonden door Patrick V.

Op een schuchtere toon vraagt het leuke meisje aan de verkoopster in een kledingzaak:
'Vindt u niet dat deze jurk te bloot is?'
De verkoopster werpt een blik in het décolleté en vraagt: ' Heb je borsthaar?'
'Natuurlijk niet!' zegt het meisje.
'Dan is de jurk inderdaad te bloot.' vervolgt de verkoopster droog.

Ingezonden door Jos R.

Een kleine jongen wordt naar bed gestuurd door vader. Vijf minuten later roept hij... „Papa...!"
"Ja?" vraagt de vader.
"Ik heb dorst, kan je mij een glas water brengen?"
"Nee. Je hebt de kans gekregen, nu is het bedtijd dus, lichten uit!"

Nog vijf minuten later... „Papa...!" „Wat?"
"Ik heb dorst, kan je mij een glas water brengen?"
"Nee, ik heb het je al gezegd, als je blijft roepen zal ik naar boven komen om je een pak rammel te geven!"

Vijf minuten later... „Papa...!" „WAT!?"
„Als je komt om mij een pak rammel te geven, breng je dan een glas water mee?"

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...**GRATIS!**

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