

Stoockx

juni -
augustus
2007

De kristallen van Swarovski

Retourtje Antarctica

De oorsprong van de Jeep Commander

Qualis exclusief woningaanbod

EEN KLEINE, KOKETTE KLASSIEKER

Van weinig auto's was je zo vertederd als van de Morris Mini. Een lief, klein karretje. Hoe diep moest je niet door de knieën om een ritje te maken. Enorm populair was ie. Maar, hij wordt niet meer gemaakt. En toch, vergis u niet, de oude mini leeft!

Tekst en foto's: Maarten Klijn

2



“De ouders van bijna al mijn vrienden roepen dat ze vroeger zo’n Coopertje hebben gehad. Maar waar zijn ze gebleven? Sommige komen na jaren weer boven water. En die hebben altijd een verhaal. Zo vond ik een van de eerste mini’s in een tuin in de buurt van mijn ouderlijk huis. Ik kwam er langs op m’n brommer en zag een minidakje uit een bramenstruik steken. Nadat ik had aangebeld en kennismemaakt, bleek dat de eigenaren plaatsen verhuurden voor onder andere caravans; deze mini was daar ook ondergebracht elf jaar geleden. Maar al drie jaar lang was er niet meer voor de stalling betaald. Na wat geharrewar kwam ik achter de eigenaar. En dan komt er een vertrouwd verhaal: van zijn moeder geweest. Aanrijding. Zoon mag hem opknappen. Heel enthousiast. Maar ja, hij gaat studeren, wordt chirurg, trouwt, krijgt kinderen. Die mini was hij

totaal vergeten. Ik mocht hem meenemen. Zo staan er nog duizenden mini’s in tuinen en schuren weggestopt. In Nederland, maar natuurlijk vooral in Engeland. Roestig en onder het stof. Vaak vergeten. Daar word ik heel onrustig van!”

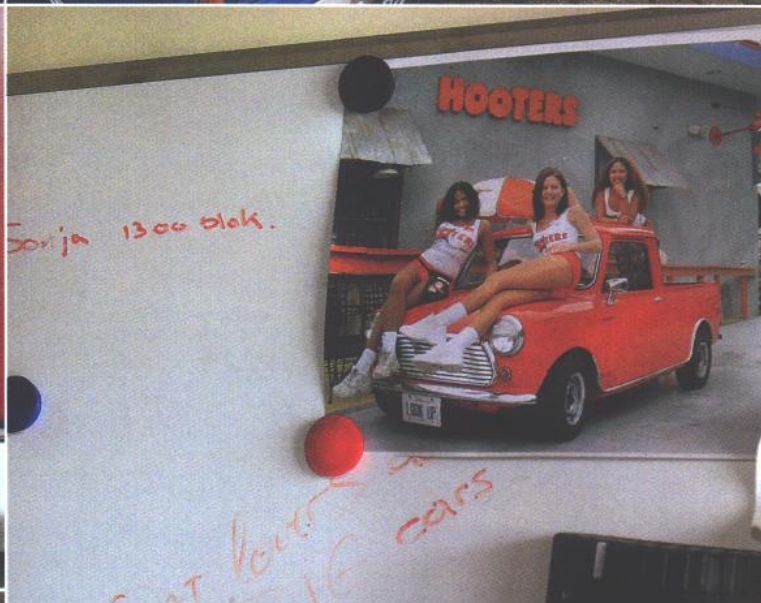
MOTORTECHNIEK UIT 1951!

Olivier Bos is, samen met zijn iets jongere broer Christiaan (‘mijn broertje’), eigenaar van Forest Mini’s in Nederhorst den Berg. Ze zijn jong - Olivier is 27 jaar - gedreven vertellers, bijzonder ondernemend en gek van Engelse klassiekers, vooral de mini. Op zijn veertiende sleutelde hij al aan viertakt Honda bromfietsen. “Die techniek is zo’n beetje dezelfde als van de mini. En die techniek is oud, want de minimotor stamt uit 1951. Hij zit ook in de Morris Minor en de Austin

A30. Heel simpele techniek allemaal. M’n eerste mini kon ik via een vriend uit een tuin in Nijkerk plukken. Ik was toen 17 en zat op de mts. In diezelfde week nog kocht ik van een klasgenoot m’n tweede. Die had mooie wieltjes, dus die zette ik onder de eerste. Die knapte ik verder op en verkocht hem. Daarvan kocht ik weer een wat mooiere. En zo gaat dat door, zo bouw je het op. Ik woonde nog bij mijn ouders en daar stonden op een gegeven moment drie mini’s op de oprit en een in de garage. Maar ook nog vijf op een parkeerterrein verderop in de straat. Dat liep dus aardig uit de hand.”

HET MINI-VIRUS

Oliviers eerste stap naar een eigen bedrijf was de loods van een voormalige lelielkwekerij. Daar kon hij naar hartelust hobbyen.



Niet alleen voor zichzelf overigens. Olivier: "Mijn vrienden wilden ook allemaal ineens een mini. Het is een virus, ik heb ze allemaal in een mini gelepeld. En heel wat andere mensen. Ik schat dat ik tot nu toe zo'n 150 mini's heb gekocht en 50 à 60 verkocht.

Die heb ik weer goed lopend gemaakt. Maar de meeste koop je voor de onderdelen. Schade-mini's, einde oefening. Ik denk dat ik hier onderdelen heb liggen voor zo'n beetje 8 mini's. Zonder de carrosserie dan."

Olivier heeft het zich allemaal zelf geleerd. "Doordat ik zoveel mini's uit elkaar heb gehaald, weet ik precies waar de hoofdpijn zit, en waar ze roesten. En dat is bij bijna elk bouwjaar verschillend. De mini's uit de jaren zeventig waren goed, je haalt er zo een met heel strakke deuren uit een tuin. Maar bijvoorbeeld de auto's uit 1990 en 1991 roesten altijd bovenop de voorschermen en bij de '89-modellen is dit bij de voorruit bovenin. Bij de 96'-ers weet je dat de synchromesh-

ringen van de tweede en derde versnelling meestal versleten zijn. Die auto's hebben voor ons geen geheimen meer."

MINI-TRAVELLER UIT 1968

Geheimen kennen de broers ook niet als het om de leeftijd van een mini gaat, evenals van de onderdelen. Als voorbeeld neemt Olivier de 'baby'-blauwe traveller die pontificaal middenin zijn werkplaats staat te glimmen. Hoewel, meer dan een casco is het nog niet. Maar er is wel iets bijzonders mee. Olivier: "De traveller was, zeg maar, de gezins- en ministationcar. Die is 12 cm langer dan het gewone model. Deze hier is van 1968.

Die heeft zijn deurscharnieren nog aan de buitenkant, er zitten schuiframen op en heel kleine achterlichten, waar je de oudste mini's meteen aan herkent." Hij pakt de ruitenwissermotor van deze traveller en daar staat het bouwjaar 1966 op en zelfs de week. "Die is

zelfs nog ouder dus. Lag misschien nog bij de fabriek op de plank. Dat zou kunnen. Wil je een mini helemaal terugbouwen naar zijn oorspronkelijke periode dan moet je de onderdelen die je kiest wel goed bekijken."

MINIFANATEN

Bij deze traveller gaat er overigens wel heel veel veranderen. Hij past in de traditie van veel minifanaten om iets unieks te willen hebben. Olivier: "En de eigenaar van deze wil dat heel erg graag. Er zat een 1000 cc motor in van 35 pk. Dat wordt een compleet nieuwe motor van 1400 cc die 135 pk gaat leveren. Met een achtpoortenkop en injectie. We vernieuwden de bodem en achterkant en zetten er een andere constructie in voor het subframe achter. En hij krijgt veel zwaardere remmen. Ook de vering passen we aan, waardoor z'n wegligging anders wordt. En dat moet allemaal, want dat ding gaat heel hard lopen

Er staan nog duizenden mini's in tuinen en schuren weggestopt.



Alles eraf. Ook de oude lak.



en dan moet hij wel veilig zijn." Het blijkt dat je vooral in Engeland dit soort 'automobilistische' losbandigheid tegenkomt. Olivier vertelt van mini's met achtcilinder motoren die achterin worden 'gelegd'. En van ingebouwde motoren van snelle motorfietsen. "Een paar weken geleden was ik in Engeland getuige van een mini met een Mazda motor met turbo die in 4,66 seconden van nul naar honderd optrok. En dat is echt héél snel!" Inderdaad, wij zijn de laatsten om dat te ontkennen.

RUIM 100 MODELLEN

Toch zijn de twee broers vooral gecharmeerd van de klassieke mini. Hoewel dat zeer zeker ook iets bijzonders mag zijn, namelijk de zeldzamere modellen, zoals de Mini Van, dat is de bestel-mini, en de pick-up, ook die met zes wielen. Of de traveller, en de 'Woody' - de traveller met houten frame, de station-wagon. Of de Mini Marcos, een gestroomlijnd, laag voertuig met een polyester body. "BMC, British Motor Corporation, heeft in 42 jaar tijd meer dan honderd verschillende modellen



DE WEDERGEBOORTE VAN EEN CABRIO

Hoe maak je een twintig jaar oude mini-cabrio zo goed als nieuw? Christiaan Bos, de jongste van de twee gedreven mini-broers, weet het. En dat het veel inspanning kost wordt wel duidelijk.

“Vier jaar geleden ging ik op zoek en vond er een ergens in Noord-Brabant. Bouwjaar 1982.

Zijn carrosserie was redelijk, de kap was perfect en ik had een cabriokenteken. Niet onbelangrijk.

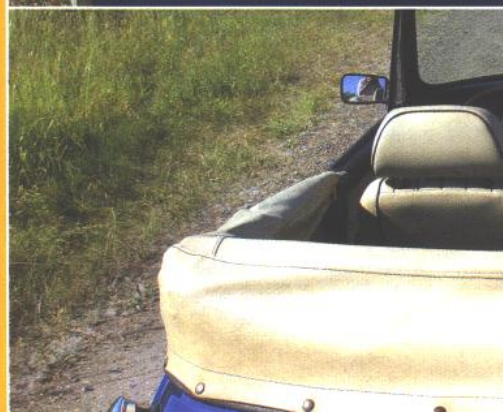
Voor de rest was er van alles mis mee. De wielen hadden een slag. Het interieur was waarschijnlijk als hondenhok gebruikt. Het dashboard lag er met losse draadjes bij. Het chroom was grijs gespoten, vreselijk. En met het motorblok reed ie niet harder dan 80 kilometer. Dat heb ik als eerste vervangen. Daarna andere wielen eronder, die kreeg ik erbij. Nieuwe grille en deurhandvatten.

Ik had nog een houten dashboard liggen. Zo leek het een beetje, maar de wielen vond ik toch niks en de kleur was asociaal. De ‘look’ beviel me niet, kortom. Ja, en toen werd ik van achteren aangereken, een flinke klap. Achterwiel afgebroken.

Van het verzekeringsgeld kon ik verder. Nieuwe stoelen haalde ik in Bremen, andere interieuronderdelen, zoals houten deurdelen en allerlei gadgets van beurzen in Engeland. Ook de airbagstuurkolom. Bovendien pakte ik de carrosserie toen meteen aan. We stripten de auto helemaal.

Er was bijna niks meer over. Je had niet het idee dat dit nog een auto kon worden. De carrosserie is voor tachtig procent vernieuwd. Niet in zijn geheel, maar stukje bij beetje. Per onderdeel, als een legpuzzel. Zo kon ik hem precies naar eigen idee maken. Die carrosserieonderdelen kocht ik bij minicenters, ook in Engeland. Daar komen we toch al regelmatig. Achterkant, voorkant, deuren, spatborden, motorkap, alles. Samen met een plaatwerker heb ik dat gedaan. En nu, na vier jaar, rijd ik in een mini-cabrio die een soft-top én een hard-top heeft. Zover ik weet bestaat er geen tweede met die combinatie. Dus bijzonder is ie wel. En ik heb een mini die helemaal mijn smaak is. Wat deze waard is? Zo’n 30.000 euro, denk ik. Maar hij is niet zomaar te koop, hoor. Hij is echt voor mijzelf. Maar ja, als er iemand komt die het er echt voor over heeft. Je weet maar nooit.

Als het gebeurt, ga ik voor een Austin Healey.”



gebouwd. En dan tel ik ook de veranderingen binnen het standaardtype mee. Wij rijden zelf op dit moment allebei in een mini cabriolet.”

HET EINDE

In 42 jaar tijd zijn er ver over de 5 miljoen mini's gebouwd. De eerste in 1959, de laatste 500 Mini Coopers in 2001. De allerlaatste was

een snelle, rode Cooper S, met zilveren dak en striping. Hij staat in het British Museum.

Dat zegt toch wel wat.

Heel opmerkelijk tenslotte is wat Olivier vertelt over de reden waarom de productie van de oude mini is gestopt. “Sir Alec Isigoniss

was in 1959 ontwerper bij BMC. Hij kreeg de

De allerlaatste Cooper S staat in het British Museum.

opdracht een kleine boodschappenauto te ontwerpen waar toch vier volwassenen in konden. Ga uit van vier wielen en neem de motor van de Morris Minor; dat was zijn

opdracht. Dat werd dus de bijzonder praktische en kleine mini. Maar opeens waren we

veertig jaar verder en pasten al de veiligheidsvoorzieningen van tegenwoordig er niet in.

Daarom kwam de nieuwe mini. Het had niets te maken met een teruglopende populariteit van de oude. En die blijft nog heel lang, want er zullen er nog heel wat tevoorschijn komen.

Via internet, maar ook uit schuren en tuinen. Zeker in Engeland.” Dat is voor Olivier en Christiaan een geruststellende gedachte. ■