

TEN TOON GESTELD



Rai
De Autorai was er dan weer, nadat het in 2013 was afgelast. Met een vrijkaartje heb ik de beurs bezocht. Het

was dan weliswaar de fleetowners dag, een dag vóór de publieksdagen en daardoor waren nog niet alle activiteiten gaande. Naast een compleet overzicht van automerken, innovaties, accessoires en exclusieve auto's was er een hal vol met klassiekers, een racehal, kijk toen werd het leuk!



Nieuwe auto's kijken ach dat is wel leuk, maar ja als je merktrouw bent dan kom je maar voor één merk natuurlijk. Zowel oud als nieuw is mijn ding.



Eén Mini was wel erg opvallend met z'n goud metallic en een rare targa beugel. In de Mini lagen folders en wat bleek? De Mini is van een firma waar je deze in kan huren voor een letterlijke drive-in show, de "targa beugel" bleek voor de draaitafels te zijn en de DJ staat dan op de plaats van de achterbankzitting.

Ron van Hof

MUSEUM



Vele leden tipten mij al eerder betreffende het Mini Museum in München. Sommigen zijn er ook al heen geweest of gaan het museum deze zomer

bezoeken. Heeft u al plannen voor uw vakantie en komt u (bijna) langs München? Dan is een tussenstop zeker aan te raden!

In het kader van het 55-jarig bestaan van de Mini heeft BMW in München een tijdelijke Mini exhibitie opgesteld. Het is geopend tot januari 2016.

Om alleen dit gedeelte van het BMW museum te bezoeken ben je zo'n 6 euro kwijt. Er staan meer dan 50 verschillende oude modellen. Onze IMM bezoekers worden door BMW (MINI Clubs

International Office) al wel eens getraceerd op een aantal modellen die ook hier te zien zijn. (Paul Frank Mini - chromen Mini van David Bowie) maar er staan ook exemplaren die veel minder vaak te bewonderen zijn. Dus zeker de moeite waard.

Redactie



FOTOWEDSTRIJD

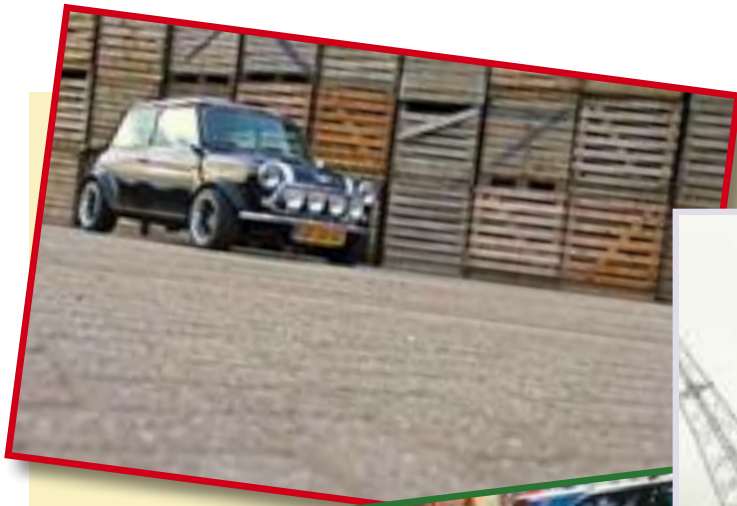


In de vorige Seven hebben wij u opgeroepen tot het inzenden van lenteplaatjes van uw Mini. Hieraan heeft MINI Nederland een prijsvraag verbonden met leuke prijsjes. Op de volgende pagina's kunt u de 16 prachtige inzendingen vinden. Wie gewonnen heeft?

- 1e prijs: Henk van Brakel
- 2e prijs: Gitty Burgel
- 3e Prijs: Bert en Lianne Mostert
- 4e prijs: Peter van Leer
- 5e prijs: Remco en Jolanda Jager



FOTOWEDSTRIJD VERVOLG





Twee verschillende clubavonden

Op 12 maart bezochten we de clubavond bij sponsor TLCC (The Little Car Company) in Den Bosch. Omdat we hier zo dichtbij wonen, is het voor ons bekend terrein. Regelmatig hebben we de winkel bezocht als koper van onderdelen of een nieuwe Mini. Ook in het verleden, toen het nog een andere naam droeg en een andere eigenaar had. Dit keer bezoeken we TLCC dus als clubavond.

Wanneer we aankomen is het er al druk, we wurmen ons langs de Mini's en mensen aan

statafels naar de gastheren Nick en Richard. Na koffie met lekkers, wordt er een loting gehouden onder de bezoekers met kaartjes voor British Car & Lifestyle. Wat een leuk idee! Tevens kon er deze avond materiaal worden gekocht of advies worden ingewonnen. TLCC is ook sponsor van Mini Club Brabant, dus de leden daarvan zijn ook met grote getalen aanwezig. Zo ook wij. Het is mooi om mensen bij elkaar te hebben die met elkaar een passie delen, die stoere en ook schattige Mini. Na een goed verzorgde avond met Brabantse klets konden we weer tevreden huiswaarts keren.



Dan waren we op 18 maart afgereisd naar Ter Aar. Niet echt bij ons in de buurt, maar als voorzitter en redacteur willen we graag dicht bij de leden zijn en u informeren wat er

allemaal te doen is binnen onze club.

In Ter Aar vinden we adverteerder Ben van Leeuwen, die voor deze gelegenheid zijn museum en café openstelde voor de clubavond. Ja mensen, dat is echt een belevenis. Het museum moet toch wel echt iedere Mini liefhebber eens hebben bezocht. Boven het museum heeft Ben samen met zijn vrouw Tiny een heuse bar gerealiseerd. Hier voeren ze vergaderingen

voor o.a. de Dutch Mini Rally, maar ook wij als MSCN zijn er deze avond welkom.

Het heeft er een huiselijke sfeer en aan tafel of op de Chesterfieldbank treffen we dan ook weer andere leden dan in Den Bosch. Na een kop koffie met wat lekkers bezoeken we het museum. Van Tiny krijgen we een aantal heerlijke verhalen achter de Mini's te horen. We kletsen na in het café met een glas fris en voor we het weten is het over twaalfen... Dat was niet de bedoeling, maar we hebben wel een heerlijke avond achter de rug.

Twee clubavonden op verschillende locaties, beide enorm gezellig!

Marco en Marloes Baelemans



OP HET CIRCUIT



Op 14 november 2014 had een stel Duitse Mini fans het circuit in Zandvoort afgehuurd om in de ochtenduren lekker rondjes te kunnen rijden. Op ons clubforum werd daar ook bericht van gegeven. Het bleek dat ook enkele van onze clubleden met hun sportwagentje 'acte de préséance' zouden geven. Ik voelde het kriebelen; daar moet ik toch wel even bij gaan kijken en ging er heen met mijn buurman.



Het was een en al levendigheid rondom de autootjes en we hoorden de eerste Mini's al op het circuit. Wat een heerlijk geluid wanneer het gas op de plank gaat vanuit de Hugenholtzbocht de Hunserug op.

Há, daar kwam de eerste Mini door met een transmissie met 'rechte' vertanding! Huilend de bocht uit accelererend.

Helemaal achteraan treffen we een groepje Mini's met Nederlandse kentekens. Dat moeten 'onze' jongens zijn. We horen het gesprek aan, we drentelen er wat rond en bekijken het materieel van alle kanten. Mijn buurman en ik wisselen begrijpende blikken uit. Het is duidelijk, het laat ons niet onberoerd.

Tergend langzaam gaat het startmotortje rond. Heeft dit bakkie zoveel compressie? Nee, er wordt een andere accu gezocht. 'Waarom is er geen vonk'? Je herkent de ervaren sleutelaar; er wordt aan de kabelschoentjes gevoeld van het laagspanningscircuit van de ontsteking. 'Alles zit klemvast'. Leuk, die autootjes waaraan gewerkt wordt, maar intussen zijn er al zoveel Mini's op de baan dat we willen gaan kijken.

Onderaan de Hugenholtzbocht kan je vlak bij het circuit komen. In de verte zie je de auto's uit de Tarzanbocht komen en door de Gerlachbocht gaan en dan; tweemaal terugschakelen om straks het vermogen er weer op te gooien om de lange ruk naar het Scheivlak te maken.

We willen nu de sensatie van de snelheid beleven en beklimmen een stuk verderop het duin van waaraf we een groots overzicht hebben over een groot deel van het circuit. Zo heb je meer een overzicht van wat er zich allemaal in de baan afspeelt. We zien nu dat degenen die minder ervaren zijn in het circuit rijden hier meer durf ontwikkelen en bij elke volgende doorkomst weer wat later en voller in de remmen gaan en wat brutaler de bochten aansnijden. Dit zouden wij ook wel eens willen doen! Maar dan moet er eerst toch eens serieus gesleuteld worden. Dit kost meer voorbereiding dan een apk, daar zijn we het beiden over eens.

Een stukje verder; de Hans Ernst bocht. Ja, hier moet je toch wel ernstig de snelheid eruit halen. Enkelen slagen daar niet zo goed in en we zien de schuivers die daar dan op volgen. Het wegdek is mooi droog en het is duidelijk dat degenen die met het minste profiel rijden in het voordeel zijn. Tijd om maar eens naar het lange rechte eind te gaan kijken, waar de auto's hun topsnelheid halen. Toch heel aardig dat daar zodanige gaten in het gaas zijn aangebracht dat je met je lijf voorover een onbelemmerd zicht heb op het aanstormende geweld.

Mijn buurman vat duidelijk enthousiasme op voor een blauwe Mini die wel anderhalf keer zo hard gaat als de middelmoot van de deelnemers. Nadat we hier een halfuurtje 'uitgehangen' hebben wordt het ineens druk in de Pitstraat, waar allerlei auto's halt houden om olie te peilen, de warme banden op druk te brengen en de wielmoeren te controleren.

En zo rondlopend komen we vanzelf weer aan de achterkant waar inmiddels serieuzere dingen aan auto's gedaan worden. De favoriet van mijn buurman staat daar ook met het motorkapje open. "Honda", leest hij hardop. "Ja", zeg ik, "dit is een hybride".

De eigenaar keek een beetje sip bij mijn hybridekwalificatie. Ik geef toe, deze term is tegenwoordig wat een diskwalificatie, sinds die gebruikelijk is voor auto's die lease rijders niet willen hebben, maar omwille van het belastingvoordeel maar zijn gaan rijden.

We kregen dan ook de mededeling dat er thuis hard gewerkt werd aan een opvolger met weer een 'echt' A motortje erin. Kijk, dat is toch een geruststelling. Back to normal. We moeten onze Mini's wel in hun waarde laten.

Wim Fournier

ER WAS EENS...



Het moge duidelijk zijn dat Alec Issigonis in z'n nopjes was met al die rally overwinningen. John Cooper probeerde via BMC de Cooper nog verder te ontwikkelen.

"We hebben bewezen dat dit wagentje een winnaar is. Laten we nu een echte Cooper maken", zei John.

Hij werd dan ook uitgenodigd bij een BMC "board meeting" in Longbridge, waar hij zich sterk maakte voor een upgrade naar een 1275cc Cooper S, speciaal voor de rally wereld. Hij vertelde de board dat alleen meer power in de Coopers de concurrentie, vooral Ford, kon blijven verslaan. Niet onverwachts, maar de board zag het eigenlijk niet zitten. Volgens directeur Harriman zou het te duur worden om de machines voor het uitboren van de verbrandingskamers aan te passen. Anderen vonden dit voorstel een stap te ver gaan, gezien het feit dat het origineel een 803cc motorblokje was. John Cooper weerlegde deze argumenten door te melden dat hij al zo'n blok heeft voor zijn Formula Junior racewagens en... dit motorblok komt uit de fabriek van BMC!

Na afloop van de meeting wilde John Cooper weg gaan met het gevoel dat zijn argumenten geen gehoor hebben gekregen. Bij de deur riep Harriman hem echter toe: "We are bloody well going to do it though...".

BMC besloot twee type motoren te maken. De 970cc voor de 1000cc klasse races en de 1275cc die John Cooper graag wilde hebben voor de rally wereld. Dit ging, je zou bijna zeggen "uiteraard" niet zonder slag of stoot. Om mee te mogen doen aan races en rally's moesten de beide motoren wel gehomologeerd worden. Voor de 1275cc Coopers bleek dit geen probleem te zijn. Er was genoeg vraag naar, maar de eerste order voor de 970cc Mini's werden voortijdig omgezet naar 1275 modellen. Diverse race en rally instanties klommen dan ook in de pen en via een trucje van Alec Issigonis is het uiteindelijk toch goed gekomen. Het trucje? De dealers toch verplichten om de 970cc Coopers in hun showroom te zetten, ondanks de grotere vraag naar de 1275 Cooper S modellen.

Vanaf nu, eind 1964, begon de verkoop en de race en rally successen aan te trekken. De BMC Competitions Department ging door met hun eigen rally team en daarnaast werd BMC de officiële sponsor voor de John Cooper Car Company race programma.



Het tuning werk werd voortgezet door Downton Engineering, terwijl Dunlop zich sterk maakte voor de banden. Daniel Richmond van Downton Engineering stond aan de wieg van de ontwikkeling van de Coopertjes en zijn Downton Mini was dan ook het proefmodel voor de eerste Cooper blokjes.



Above: After developing the cylinder-head's airflow potential, the heads must be dyno tested. On this Superflow dyno, tests are done both steady state and accelerating to establish an overall performance rating.