

FOTOVERSLAG STUYVESSANTRIT



DE MINI IN ZUID AFRIKA



De Mini werd gemaakt in verschillende landen. Dat gebeurde door het zenden van al het plaatwerk, motoren en aandrijving in kratten naar het land. Aldaar werd het in de fabriek in elkaar gezet om zo een Mini te worden. Niet alleen in Nederland gebeurde dit zo, maar dus ook in Zuid Afrika. Het interieur kwam uit het land zelf. Ook werden de Mini's daar gespoten in de juiste kleur. Hierdoor waren er toch verschillen met de Mini's uit Groot Brittannië. Zo was er een Mini Vandenplas in Zuid Afrika. Dit was een bruine Mini met een soort wickerwerk aan de buitenzijde en een bruin/beige interieur. Het geheel werd compleet gemaakt met een houten dashboard en een schuifdakje. Een Mini met een knipooeg naar de andere modellen van Vandenplas.



Ook werd na het beëindigen van de Riley en Wolseley Mini's het plaatwerk verstuurd naar Zuid Afrika. Maar daar aangekomen hadden ze er volgens mij geen handleiding bij gedaan. Zo ontstond de Mini MKIII. Een Mini met een Mini Rondneus voorkant en een Riley/Wolseley achterzijde. Met recht een Mini met kofferbak.



Toen waren er van de Riley/Wolseley voorkanten over... Je begrijpt het de volgende Mini was geboren. De Wolseley 1000. Een Wolseley Hornet met een gewone Mini achterkant. Een volgens ons normale uitvoering was de Mini GTS. Dit was een clubman met een fraaie striping. Maar de kenners herkennen wel waar het idee vandaan kwam.



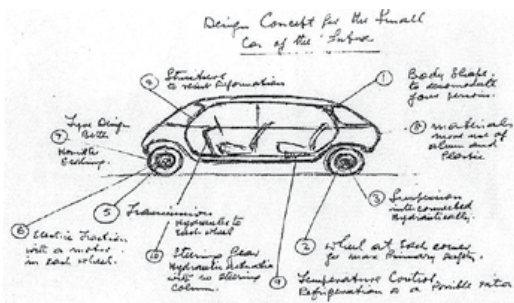
De Australische uitvoering! Alleen had die opgelegde deurscharnieren. Ook de Mini Moke werd in Zuid Afrika gemaakt en gebruikt door de plaatselijke politie bij hun bezoek aan de dorpsjes in de bush bush. Tot zover dit verhaaltje over de Mini in Zuid Afrika. Mocht je er ooit komen, er zijn actieve clubs aanwezig. Kijk maar eens op Facebook of Google.

Henk van Brakel



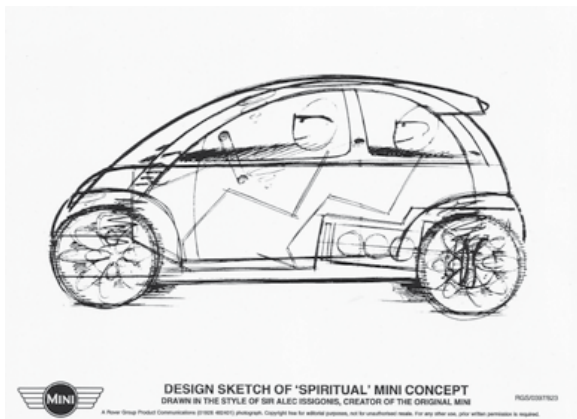
In deze voorlaatste aflevering over werken aan de Mini gaan we eens zien waarom de nieuwe MINI in Cowley-Oxford terecht is gekomen. Daar is wel een hele geschiedenis aan vooraf gegaan, doch in het kader van deze stukjes beperken we ons tot de hoofdlijnen.

Na de overname van ROVER Group (eigenaar vanaf 1988 is British Aerospace) door BMW, in febr. 1994, was een van de opdrachten een nieuw ontwerp maken voor de Mini, die eigenlijk na zijn geboorte in 1959 niet echt met de tijd meegegroeid is. Zowel de ontwerpafdeling van ROVER als van BMW hebben, onafhankelijk van elkaar, enkele mogelijkheden als show modellen uitgewerkt. Het ontwerp van de ROVER Group was, volgens de wandelgangen verhalen, gebaseerd op een oud Issigonis voorstel.



After the success of the Mini, the increasing demands of his job meant that Issigonis became a less prolific sketcher, but he still found time to draw the design for his model railway in the old style. He also continued to dream of the 'small car of the future'

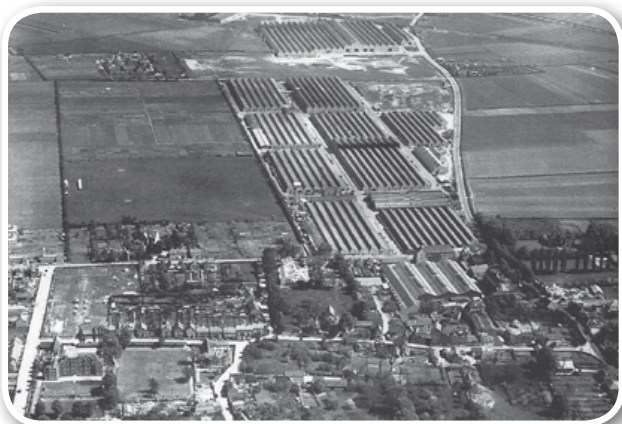
In "The Official Biography" over Alec Issigonis komen we op pagina 372 inderdaad een tekening tegen die veel gelijkenis toont met de Spiritual modellen. BMW, daarentegen, is duidelijk een andere weg ingeslagen met als hoofdontwerper Frank Stephenson. Het BMW voorstel, met veel "oude"



Mini karaktertrekjes, is het uiteindelijk geworden, maar dat had u ondertussen al begrepen. Nadat het ontwerp goedgekeurd was voor nadere uitwerking (o.a. productierijp maken), kwam de vraag "waar gaan we de nieuwe MINI maken?". De schrijfwijze werd door BMW aangepast naar alleen hoofdletters, hetgeen dan ook hun nieuwe huisstijl is geworden. Het ombouwen van de oude Mini fabriek in Longbridge had de voorkeur boven Cowley, waar nog steeds de ROVER 75 modellen van de lijn liepen. De ombouw was gelukt en de eerste honderd of zo zagen het daglicht. Het Longbridge fabrieken complex was ooit eens de grootste autofabriek in de wereld. Op de foto zien we de West Works op de voorgrond voor de body panelen, maar de nieuwe assemblage fabriek stond nog niet op deze foto.



Doch...BMW zette plotseling (?) de gehele Longbridge plant in de uitverkoop op Datingsite.com. De Land Rover Group werd doorgeschoven naar Ford en ROVER zelf ging voor 10 pond over naar de Phoenix Group, die zeer beperkt met de MG productie doorging. De nieuwe productielijn van Longbridge moest nu overgeplaatst worden naar Cowley, waarbij de ROVER 75 productie werd beëindigd. De foto van de Morris Motoring plant in Cowley is van rond de jaren zestig van de vorige eeuw.



Het losstaande complex achteraan behoorde toe aan Pressed Steel Co., het bedrijf dat bijna alle body onderdelen voor BMC perste. Het voorste deel is weg en vervangen door een nieuw fabriekscomplex en het Pressed Steel deel is onderdeel van de huidige assembleerhal geworden. In de volgende aflevering concentreren we ons op het nieuwe ontwerp en de Cowley-Oxford plant.

Joop Groos



ONDERDELEN UIT ENGELAND

De Europese Centrale Bank is er aan begonnen om geld in de economie te pompen. Zo hoopt men een opleving in de bedrijvigheid te stimuleren.

Wanneer je zo meer geld in omloop brengt, zonder dat de voortgebrachte goederen voorraad –gelijk op- meegroeit, is het effect dat de Euro ten opzichte van de valuta buiten het Euro-gebied in waarde daalt.

Het scherpste merken we dat momenteel in de koers van de Euro ten opzichte van het Engelse pond. In een jaar tijd is die opgelopen van 1,20 naar 1,40. Voor ons, als liefhebbers van Mini's betekent dit dat het kopen van onderdelen in Engeland een stuk duurder geworden is. En dat gaat nog wel een tijdje door zo, want de ECB blijft voorlopig geld in de maatschappij pompen.

Degenen die er voordeel in zagen om benodigde onderdelen via internet in Engeland te bestellen zien dit voordeel nu dus gewoon verdwijnen. Je mag er van uitgaan dat de leveranciers hier in Nederland niet onmiddellijk de gestegen koers van het pond in hun prijzen verrekenen. Daar is terughoudendheid in. Pas wanneer ze hun voorraad onderdelen vanuit Engeland zouden moeten gaan aanvullen, zullen ze ook hun prijsbeeld aan de nieuwe ervaringen aanpassen. Voorlopig putten ze nog uit oude voorraad. Wanneer je iets nodig hebt en je gewend was om in Engeland te winkelen via het internet, doe je er goed aan naar de prijzen bij onze eigen leveranciers te informeren.

Sportcommissie



Zondag 3 mei, het regent en we zijn nog niet helemaal bekomen van de Nacht der Kempen (BE). We twijfelden toch een beetje of we wel zouden vertrekken naar de sLingerrit. Maar vermits we deze vorig jaar al gemist hadden, we net lid geworden zijn en we een bak bier in de koffer hadden voor iemand, zijn we toch maar vertrokken.

In Beesd werden we ontvangen in een heel gezellig zaaltje op een heel mooie locatie. Maar dan de rit. Vanaf de start hadden we wat problemen door de vermoeidheid. We hadden zeker een paar afslagen gemist, het reglement niet goed gelezen en het was een puzzelsysteem dat we nog niet gewend waren.

Na een extra uitleg van Rik was het toch allemaal wat duidelijker en verliep het daarna vrij vlot. Tot we in Enspijk aankwamen. Zoveel straatjes, zoveel letters. Welke moesten we nu wel en niet opschrijven? Na heel wat rondjes gedaan te hebben, hebben we toch maar een keuze gemaakt welke letters we gingen noteren. Dan snel naar het einde, om de vlag te vinden, maar de auto die erbij stond hadden we bijna gemist. Door al de regen had de Mini ook wat ontstekingsproblemen, dus toch blij dat de rit afgelopen was.

Wachten op de uitslag was ook heel spannend, we hopen altijd te eindigen in de top 10, maar deze keer waren we vrijwel zeker dat dit niet ging lukken. Toen we de oplossing van de rit kregen waren we helemaal zeker, we hadden de letter L gezien maar deze stond helemaal niet in de tabel. En ook een hoop andere letters hadden we blijkbaar niet gezien.

Dan maar luisteren naar de uitslag. Rond plaats 15 begonnen we te hopen om toch top 10 te halen. Dan kwam plaats 5 en begrepen we het niet goed, waren ze ons vergeten, of hebben we onze naam niet gehoord? En toen plaats 2 voor Rieta en Riny was waren we helemaal zeker, ze zijn ons vergeten. De verbazing was groot toen onze naam afgeroepen werd en bleek dat we gewonnen hadden!

We hebben een superleuke dag gehad in Nederland, de andere Belgen hadden ongelijk om thuis te blijven. Dank aan Rik en Elvira voor een moeilijke, maar heel leuke rit in een schitterende omgeving. Wij zullen volgend jaar alvast opnieuw van de partij zijn!

Groetjes Davy en Aaricia



UITSLAG sLINGERRIT



Klassering	Bestuurder	Navigator	Strafpunten
1	Dhr. Davy Deckers	- Mw. Aaricia van Hoof	170
2	Dhr. M.H. Verkuijlen	- Mw. Rieta Verkuijlen	184
3	Dhr. E.J.P. van der Steen	- Dhr. J.T.J. Juffermans	188
4	Mw. Rita van Laar	- Dhr. Winfried Krijgsman	196
5	Dhr. Marinus Schmitz	- Dhr. Rick Schmitz	238
6	Dhr. G.G.E. Remmelts	- Mw. N. De Bruin	260
7	Dhr. Peter Nieser	- Mw. A. Nieser-van Seters	262
8	Dhr. Pim Consent	- Mw. Gitty Burgel	274
9	Dhr. Ronny Sweers	- Dhr. G.J. Schepers	278
10	Dhr. J. van de Pol	- Mw. Lucinda van de Pol	292
11	Dhr. A.E.J.J. van Loenhout	- Dhr. Jan Leenaars	294
12	Mw. Angela Verbeek	- Mw. Jeanette Tameris	296
13	Dhr. Harold Knapen	- Mw. Petra Crooijmans	304
14	Dhr. Rolf van Engelen	- Dhr. Jerome Lelkes	308
15	Mw. Marcella van Duuren	- Dhr. Glenn Baelemans	314
16	Mw. Caressa van Houdt	-	322
17	Dhr. Bram Schellekens	- Mw. Inge Palinckx	328
18	Dhr. Berrie Consent	- Mw. Marij Consent	330
19	Dhr. M. Franssen	- Dhr. Pieter van Ginneken	336
20	Dhr. D. Van Beelen	- Mw. C. Berrevoets	340
21	Mw. Marieke van Zand	- Dhr. Arjan Bronk	348
22	Dhr. M.R. Jonker	- Mw. Connie Vort	348
23	Dhr. Bart Snelders	- Dhr. Guido Molenaar	352
24	Mw. Marleen van Luxemburg	- Dhr. Harrie van Luxemburg	354
25	Dhr. Tom Frehe	-	370
26	Dhr. Frank van Hattem	- Dhr. Jamo Bronk	384
27	Mw. Pien Buurman van Vreeden	- Dhr. Wouter Vlothuizen	394
28	Dhr. Peter Geerts	- Mw. Janine Geerts	400
29	Dhr. M. Oudekerk	- Dhr. T. Mol	470
30	Dhr. Ton Burgel	- Mw. Wilhelmiën Burgel	500
31	Dhr. Robbert Klunder	- Dhr. Pascal Goudkuil	500
32	Mw. M. Vrijenhoek	- Dhr. Cees Vrijenhoek	99999
33	Dhr. M. Elzerman	- Mw. Nicole Elzeman	99999

