Mini nu als cabrio

30 jaar jong en springlevend

Het is dit jaar precies dertig jaar geleden dat de Mini geintroduceerd werd. De revolutionaire eigenwijze kleine vierwieler heeft een lange weg afgelegd, heeft tegenslagen en successen gekend en lijkt nu langzaam maar zeker aan het eind van zijn lange leven te zijn aanbeland. Maar ondanks het feit dat dus binnen afzienbare tijd nieuwe exemplaren misschien niet meer van de band zullen rollen kunnen we stellen dat de Mini springlevend is. Niet alleen vanwege de liefhebbers die er wel voor zorgen dat de Mini voort blijft leven, maar ook door een (voor Nederland) nieuwe ontwikkeling op Mini terrein. De Mini Cabrio. Auto Motor Klassiek was er voor U als eerste bij, kwam zag en was onder de indruk van de kwaliteit van de geboden waar.

Helemaal nieuw is het idee natuurlijk niet, en ook in Nederland zijn al initiatieven geweest om een Mini Cabriolet van de grond te krijgen, maar stuk voor stuk zijn ze allemaal roemloos ten onder gegaan. Het lijkt zo gemakkelijk om een auto te "onthoofden" maar in de praktijk blijken er zoveel problemen op te doemen dat ze nauwelijks te overwinnen zijn. Niet alleen technische problemen, want met het dak eraf zagen alleen ben je er nog niet, maar ook allerlei perikelen met de eisen die de Nederlandse rijksdienst wegverkeer stelt. Het is de verdienste van de jonge dynamische firma Cabrioni dat ze die moeilijkheden tot nu toe vrijwel allemaal overwonnen heeft, en dat hun Mini cabriolet de prototypegoedkeuring van de rijksdienst wegverkeer kon wegdragen. Dit wil niet al leen zeggen dat de gefotografeerde Mini een kenteken als cabriolet heeft, maar dat toekomstige Mini"s die volgens dezelfde methode gebouwd worden probleemloos deze ombouw op het kenteken vermeld krijgen. Er is alleen nog een technische keuring, een soort veredelde APK, noodzakelijk. Alle door Cabrioni Cabrio Design gebouwde Mini"s worden dan ook compleet met kenteken afgeleverd. En dat is toch een geruststellende gedachte, niet alleen bij toevallige ontmoetingen met Hermandad, maar ook vanwege het feit dat de rijksdienstwegverkeer na uitgebreide beproevingen tot de conclusie is gekomen dat het zich hier om een deugdelijke ombouw handelt.

Toevallig

Dat het leven van toevalligheden aan elkaar hangt wisten we al, maar ook bij het ontstaan van de in Nederland goedgekeurde Mini cabriolet speelde een toevallige ontmoeting een grote rol. De basis voor dit project werd gelegd in Düsseldorf. Daar ontmoette Ed van Bon samen met zijn vrouw voor het eerst een Mini Cabriolet. Begrijpelijk dat ze direct gecharmeerd waren van de auto die wel als de kleinste vierzitter cabriolet ter wereld kan worden omschreven. Dat was het begin van de Nederlandse Mini cabriolet. Onmiddellijk daarna besloot Ed op onderzoek naar de mogelijkheden uit te gaan. Al spoedig bleek dat alhoe



wel er diverse pogingen waren ondernomen niemand zover gekomen was dat er een kenteken voor een Mini cabriolet was afgegeven. En na nog meer onderzoek bleek ook dat iedereen hem ten sterkste afraadde om er überhaupt aan te beginnen. Maar deze welgemeende adviezen konden Ed van Bon al niet meer stoppen. De wil om de eerste goedgekeurde Nederlandse Mini cabriolet te gaan maken was er, en het organisatorische talent was er ook, want hij verdient zijn dagelijks boterham met het runnen van een architectenbureau. Zo gezegd, zo gedaan en men ging op zoek naar de bouwer van de Mini cabriolet in Duitsland. Spoedig bleek dat er meerdere firma"s waren in Duitsland die Mini"s ombouwden, maar vrijwel allemaal waren ze min of meer een kopie van de oorspronkelijk door twee Duitse ingenieurs ontworpen Mini Cabriolet. Met deze ingenieurs werd contact opgenomen en op een gegeven moment werd een overeenkomst gesloten dat Ed van Bon, die inmiddels versterking had gekregen in de vorm van zijn compagnon Cor Stoop, de Mini"s voor Nederland ging produceren. Allereerst werd een door de Duitsers gebouwde Mini aangeschaft, en deze werd zorgvuldig geanalyseerd. Ondanks de wereldvermaarde Duitse "Gründlichtkeit" bleken er diverse punten die opnieuw herzien werden en ook de kwaliteit kon nog niet overtuigen. Ten aanzien van de structurele ombouw was echter wel duidelijk dat het een goed doordacht geheel was. Het mooie aan dit ontwerp is dat er geen overrolbeugel nodig is, terwijl ook de zijruiten geheel verdwijnen. Je kunt dus met recht spreken over een volle cabriolet. Nadeel hiervan echter is dat ten aanzien van de noodzakelijke verstevigingen hoge eisen werden gesteld, want een overrolbeugel kan aanzienlijk in de torsiestijfheid bijdragen. Ontbreekt deze, dan moeten in de carrosserie op strategische punten verstevigingen aangebracht worden om toch de vereiste torsiestijfheid te kunnen garanderen. Via een doordachte constructie die onder meer aan dorpels, deurposten en achterwielbak wordt bevestigd wordt het gewenste effect bereikt.

Dankzij deze moeite is een Cabriolet op basis van de Mini ontstaan die zelfs kritische mensen, waartoe wij onszelf ook eigenlijk wel rekenen, qua vormgeving kan overtuigen. Dat mag gerust als huzarenstukje geclassificeerd worden want het is nou eenmaal buitengewoon moeilijk om van een auto zonder "kont" een esthetisch verantwoorde cabriolet te maken. Helemaal moeilijk wanneer ook het noodzakelijk kwaad in de vorm van een softtop gemonteerd wordt. Toegegeven, echt supermooi is de softtop niet maar dat is dan ook zelden het geval. Het is echter tekenend voor de aandacht die men bij Cabrioni aan het product geeft dat ook daar een oplossing voor gezocht

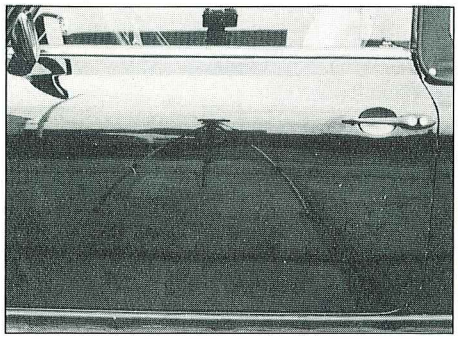


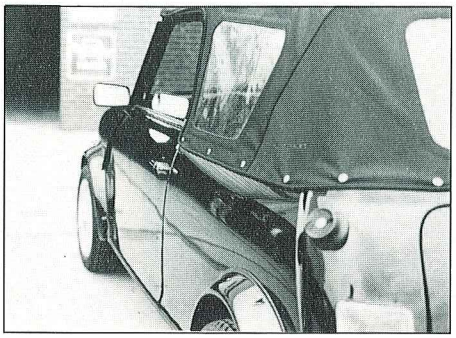


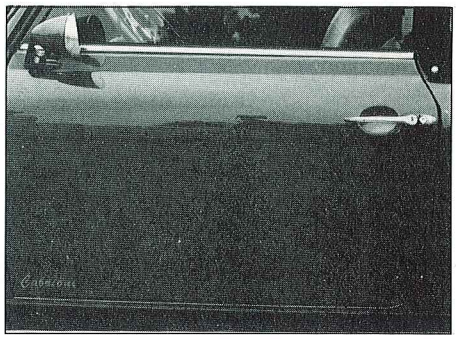
wordt! Men is namelijk koortsachtig bezig met de ontwikkeling van een hardtop op basis van het gedemonteerde dak zodat het voordeel van het open rijden in de zomer geen oncomfortabel compromis in de winter oplevert. Er wordt naar gestreefd om deze comfortabele accessoire nog voor de winter in productie te hebben. De hardtop zal dan gewone glazen ruiten hebben. De softtop is echter wel prima uitgevoerd terwijl ook het rondomzicht door het vrij grote (plexiglas)oppervlak ruim voldoende is.
Behalve de aangekochte Duitse Mini heeft Cabrioni inmiddels ook de eerste Nederlandse ombouw geheel voltooid. Kwalitatief is deze superieur aan de Duitse versie. Op de eerste oogopslag valt de veel betere passing van de deuren op. Waar de Duitse ombouw deurnaden heeft die van een halve centimeter tot vrijwel niets varieren heeft de Nederlandse ombouw mooi passende deuren. Oorzaak hiervoor is waarschijnlijk dat men de auto niet of onvoldoende heeft onder steund terwijl men ook te weinig rekening heeft gehouden met de werking die het lassen van de verstevigingsconstructie op de auto heeft. Bij Cabrioni heeft men dan ook een vaste werkmethode met doordachte verstevigingen bedacht om dat soort zaken te voorkomen. Het eerste Nederlandse exemplaar bewijst dat dit zijn vruchten afwerpt.

Operatie geslaagd

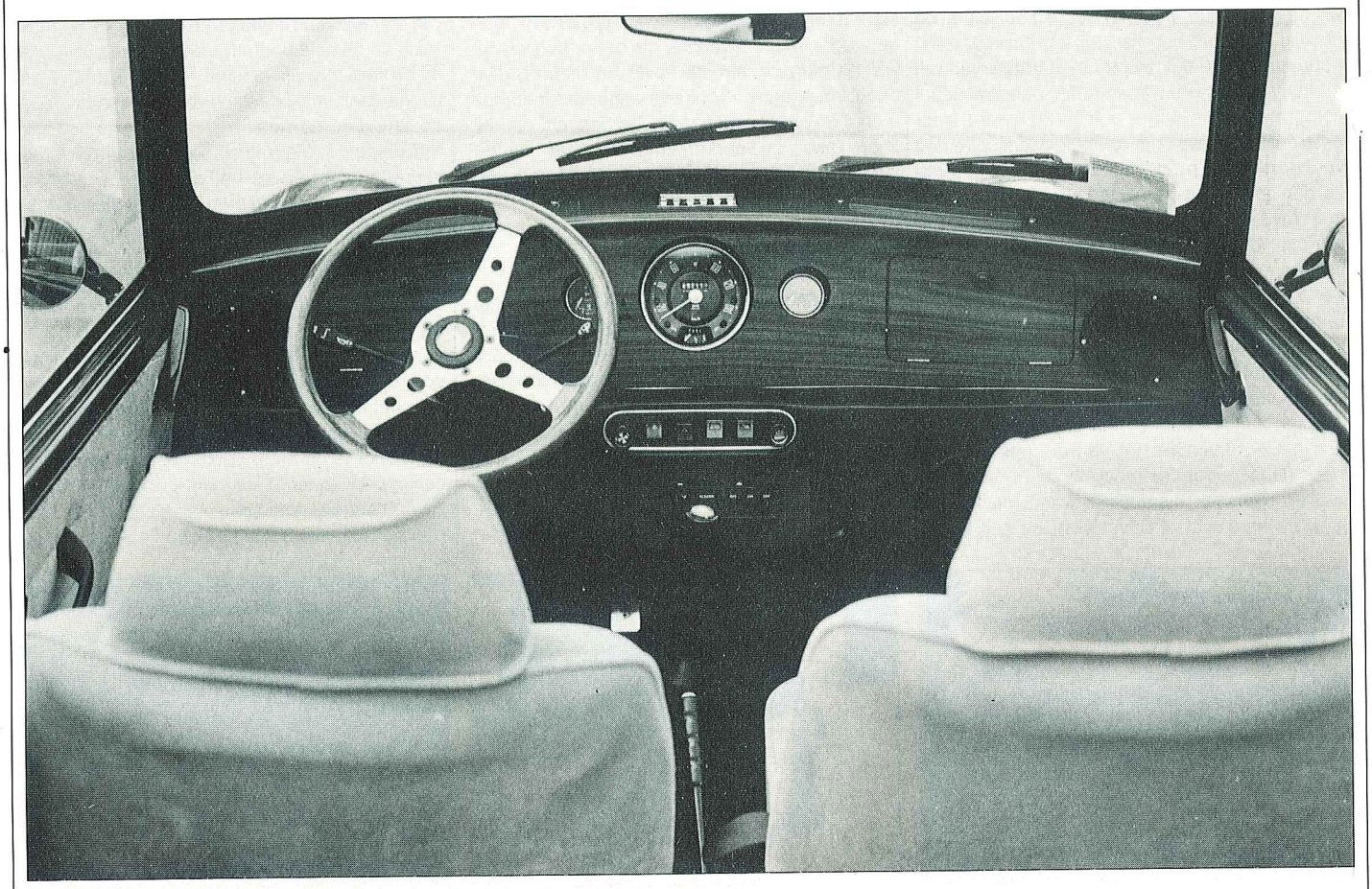
Gezien het feit dat niemand graag zijn essentiële lichaamsdelen verliest is het begrijpelijk dat het Mini-tje zich kranig weerde. Op onverklaarbare wijze bleven plotseling de remmen hangen toen de Mini voor het carrosseriebedrijf stond om naar binnen te gaan. Met bandjes gillend als een mager speenvarken moest hij naar binnen gesleept worden.En de carrosseriebouwer zweert nog steeds dat ie een lichte rilling door de carrosserie zag gaan toen hij de pneumatische zaag pakte om de Mini van zijn dak te ontdoen.
Maar nu de hele operatie achter de rug is is zelfs de Mini blij met zijn nieuwe gezicht. Betrouwbaar als de bank van Engeland diende hij ons vrijwel de hele dag, als dank.
Het enige dat die dag als wisselvallig omschreven kon worden was het weer, van een lekker zonnetje tot een ware stortbui, alle weergesteldheden hebben we met deze cabriolet meegemaakt, en het Cabrioni ontwerp doorstond deze beproevingen met glans. Over de rijimpressie kunnen we eigenlijk vrij kort zijn. Het rijdt gewoon als een standaard Mini. Het go-kart idee dat je in een standaard Mini al hebt wordt echter danig versterkt. Door het open dak heb je nu helemaal echt het idee dat je in een go-kart zit. Het pittige Minimotor geluid komt nog iets pittiger door, de wind door je haren te voelen is voor Minirijders een ongeëvenaarde ervaring. Merk je bij een moderne cabriolet met schuin geplaatste ruit nauwelijks meer dat je met een open dak rijdt, bij de







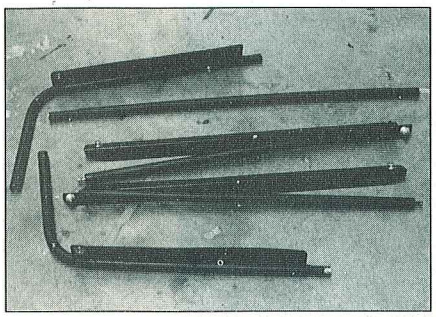


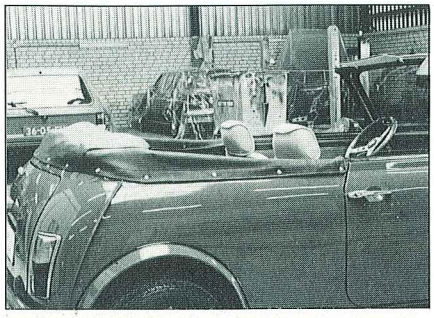


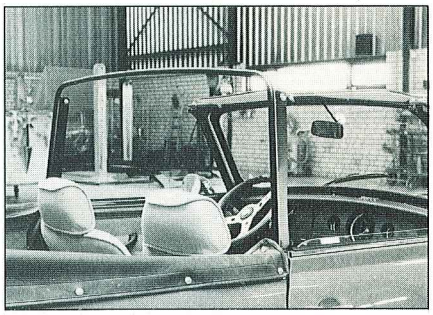


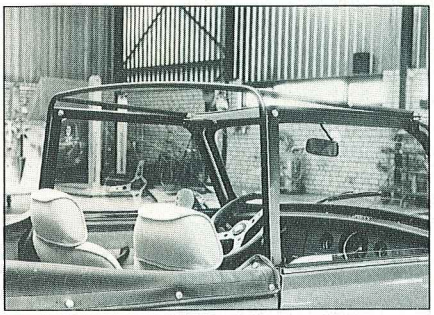
Mini cabrio is het tegenovergestelde waar. Zo mini als de auto is, zo maxi-maal is het open gevoel. Er is nog geen rolbeugel om het open gevoel te belemmeren. De Mini verdraagt deze ombouw dan ook opmerkelijk goed, temeer omdat nare bijverschijnselen niet optreden. Rammeltjes, piepjes of kraakjes zoek je tevergeefs bij deze Mini, en we hebben waarschijnlijk elke slechte weg in de nabijheid van Huissen uitgeprobeerd. Alhoewel een cabriolet vrijwel nooit zo stevig is als een gesloten auto krijgen wij de indruk dat het wat de stijfheid betreft wel snor zit. Het begint bijna vervelend te worden, maar ook op de softtop kunnen we geen terechte kritiek spuien. Het ding werkt prima. Om even te laten merken dat we toch wel kritisch zijn zullen we de vorm van de softtop maar minder geslaagd noemen, maar dat is dan ook een moeilijk punt bij dit model auto. De handhaving van de softtop is echter vrij eenvoudig, maar het is niet zoals bij veel roadstars een kwestie van even dichtklappen. Je moet eerst een frame opbouwen. Dat klinkt gelukkig arbeidsintensiever dan het is. Op de plek waar de overrolbeugel zou zitten als ie gemonteerd zou zijn steek je een uit drie delen in elkaar geklikte beugel. Daaraan klik je een hoekprofiel voor de afdichting van de zijruit waaraan ook een stang zit om het dak te ondersteunen. Daarna is het een kwestie van de softtop er over heen leggen en op de diverse punten vast klikken en klaar is Kees. Het leest langzaam, maar het daadwerkelijke monteren van de softtop is een kwestie van een paar minuten. Alsof de duvel er mee speelt; net hadden we de foto"s gemaakt van het opbouwen van de softtop of het begon me toch te regenen. Een goede gelegenheid dus om eens te kijken hoe het met de waterdichtheid van de softtop stond. Natuurlijk kun je niet verwachten dat een auto met een eenvoudige softtop wasstraatdicht is, maar regen moet toch niet in al te grote hoeveelheden naar binnen komen. Van een lichte motregen ontaardde het al snel in een stortbui van jewelste, maar het dak bleef dicht. Ironisch genoeg kwam er wel wat water binnen, maar via het voorruitrubber! Iets dat dus niets met het feit dat het een cabrioletombouw is te maken heeft, maar meer met het feit dat het een gebruikte auto is.

Concluderend kunnen we wel stellen dat het idee van de Mini als cabriolet fascinerend is. Ook in de praktijk blijft het idee overeind. Dat is vooral te danken aan de overtuigende uitvoering van de Cabrioni Mini cabriolet. Niet alleen is de kwaliteit van de ombouw boven alle twijfel verheven, het feit dat het kenteken geen probleem geeft, en de

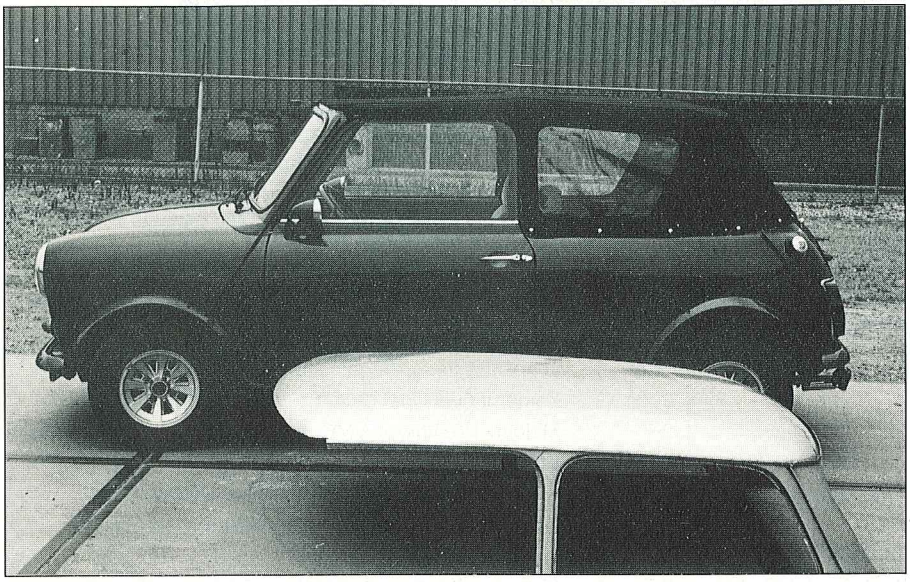














prettige kanten van de Mini zonder meer behouden blijven maakt de aanschaf van de Mini cabriolet eigenlijk een must voor elke liefhebber van ongecompliceerde, in verhouding vrij goedkope auto"s die een hoop rijplezier bieden. Als het Cabrioni dan ook nog lukt om een goede hardtop aan te bieden op basis van het originele dak is er eigenlijk niets meer dat succes in de weg kan staan want dan heb je in de zomer de voordelen van een gesloten auto en in de winter de nadelen van een open auto, of was het nu andersom?

Kosten

Alhoewel de kosten van de ombouw niet niks zijn kunnen we toch wel stellen dat ze waar voor hun geld bieden. Vanaf 8250 gulden kunt U in het bezit zijn van een Cabrioni Mini, U dient dan echter wel zelf al te beschikken over een structureel en technisch goede Mini. Bovendien dient de Mini dan geheel kaal aangeleverd te worden. Cabrioni verzorgt dan de complete ombouw van Uw Mini tot cabriolet inclusief een softtop. Er is na het demonteren van het dak wel wat spuitwerk nodig, maar dat zit niet bij de prijs inbegrepen. Voor rond de 400 gulden extra bent U daar echter ook vanaf.

Indien U zelf geen Mini heeft, maar U wilt toch een Cabrioni Mini hebben dan zijn er twee mogelijkheden. U laat cabrioni een goede gebruikte Mini aanschaffen en daar maak men een Cabriolet van dat kost U 14.250 gulden. Maar de Cabrioni is ook leverbaar op basis van een nieuwe Mini, daarvoor geldt een prijs vanaf fl 24.250,-.

Natuurlijk kunt U het ook nu weer zo duur maken als U zelf wilt, want ook accessoires als verbredingssets, houten dashboards en sturen zijn leverbaar. Zelfs een leren interieur, om het echt af te maken, behoort tot de mogelijkheden. Maar het mooiste van de Cabrioni is toch wel de onbeperkte hoofdruimte bij open dak die standaard geleverd wordt.

Voor meer informatie kunt U contact opnemen met:

Cabrioni Cabrio Design
Duisterestraat 7
6851 LR te Huissen
Telefoon 085-252586/253250