



Det er et vaskeægte ladefund, som Thomas Jensen omsider får lov til at grave fri i 2019.

En Mini som ingen anden



Der skulle gå over tre årtier, men Thomas' bildrøm blev til virkelighed.

En rallyepoke og drengedrøm genoplives

Morris Mini er vævet ind i stoffet, der udgør Storbritanniens bilhistorie. Alligevel lægger det danske vejnet asfalt under dækkene på en helt særlig Cooper S, som den nuværende ejer har jagtet i over tre årtier.

Tekst & foto Mikke Østrup-Jepsen

En Mini som ingen anden

“Kort efter står den menige Mini færdig – tunet efter alle kunstens regler i Gruppe 2-reglementet, som Mini Cooper S blev bygget efter anno 1970.”

Tiden har det med at rive os fra vores drengedrøm; vi ser bilen som ung og vokser op med mindet og fantasien fæstnet som parasitter i hukommelsen. Det er idéen om, hvad det kunne være blevet, og for mange forbliver det sådan. For Thomas Jensen derimod blev det blot et spørgsmål om tålmodighed af buddhistiske standarder, for han vidste nøjagtig, hvor drengedrømmen gemte sig – i en mørklagt lade stod en helt særlig Mini, begravet under knap 40 års støvmider og glemsel. En mand havde dog ikke glemt den, og i 2019 fik han lov til at købe den.

Historien om Thomas' Mini starter langt tidligere. Bilen er i 1968 født som en almindelig Mini med en afdæmpet 1.000cc motor, men da to brødre, Ole og Tommy, køber den i 1977, sker der ting og sager. De begynder at samle tuningsdele fra BMC's tuningafdeling, Special Tuning Abingdon, og de vælger udelukkende fra øverste hylde.

Mini'en får en 1.275cc Cooper S-motor, der udstyres med en skrigende kombination af et 8-portet topstykke i aluminium og to dobbelt Weber-karburatorer. Derudover smækker brødrene ultralette fælge i magnesium på. Kort efter står den menige Mini færdig – tunet efter alle kunstens regler i Gruppe 2-reglementet, som Mini Cooper S blev bygget efter anno 1970.

“På det tidspunkt var udviklingen af Mini'en på sit højeste. Det var her, alle de frække dele kom på”, siger Thomas. De to brødre bruger jævnligt Mini'en til både rally, manøvre- og specialprøver, men samtidig fungerer den også som almindelig hverdagsbil.

“Ole kørte dagligt i den til sit arbejde i Nærum med alt det hyl og skrig



Et lille British Leyland-rat, separat omdrejningstæller, bøjelig lampe i passagersiden og Heuer-stopur.

I mangel på elektronisk begrænsning

Over rattet er en Smiths-omdrejningstæller, der viser de reelle o/min, men også har en rød viser til at indikere et tiltrængt gearskifte.



Svensk isenkram, når det er bedst

Halda Twinmaster er en triptæller, der nulstilles ved at trække i gummirøret. Co-driveren bruger det til at måle afstand mellem sving.



Feinschmecker-dele

En Paddy Hopkirk-del har erstattet den normale speederpedal. Patrick Hopkirk vandt Monte Carlo Rally i 1964 i en Cooper S.



Hurtige justeringer

Brødrene lavede også små men smarte forbedringer. Det lille håndtag bruges til at justere bremsebalancen nemt og hurtigt.



En Mini som ingen anden

fra det 8-portede topstykke”, griner Thomas og fortæller, at de to brødre ofte brugte aftentimerne på at fikse Mini'en, så den var klar til næste arbejdsdag.

Frem til midten af 1980'erne bliver bilen brugt hårdt og hyppigt, indtil gearkassen bryder sammen under et løb. De to brødre må forslået trille bilen ind i deres lade uvidende om, at de aldrig får den ud at køre igen. I de efterfølgende år kører unge Thomas rundt på Sydsjælland og opsøger alt og alle, der roder med Mini.

“Jeg har en kammerat, som køber en Mini, da vi er 18 år gamle. Den begynder vi hurtigt at skrue på, og så finder jeg ud af, at der er noget, som hedder Cooper. Jeg køber min egen Mini i 1986 og begynder virkelig at interessere mig for Mini”.

Han spørger alle om adresse og telefonnummer på andre Mini-entusiaster, og han begynder at købe dele – tilfældigvis fra en mand i Fensmark, som kender to brødre, Ole og Tommy, i Faxe Ladeplads. Thomas hører om den specielle Mini, og i 1988 ser han den for første gang.

“Den står stadig med nummerplader, men den har stået stille i fire år, for motor og gearkasse er gået i stykker”, siger Thomas. Bilen ser stadig tilforladelig ud, og inden i Thomas begynder en drøm at forme sig.

“På det tidspunkt havde jeg lært de specielle dele, der sad på den. Den havde et meget specielt topstykke, og den havde kørt race”.

Med jævne mellemrum kører Thomas til Faxe Ladeplads for at se på bilen, der stod gemt i en lade bag Borring-Møller autoværksted, der var ejet af brødrenes far. Ole var ingeniør, Tommy bankmand, og de havde begge en stor teknisk viden, og som Thomas fik lov til at kigge minutløst på Mini'en, forstod han, at de også har optimeret den med smarte, hjemmelavede modificeringer. Eksempelvis var der svejset et lille beslag på ankerpladen for at beskytte bremserebet mod sten, ligesom de satte plader under bilen for at beskytte bundkaret. De har smidt en forlænget fly-off håndbremse i, der tog hårdere fat ved håndbremsevendinger, og selv svinghjulet er gjort lettere.

Thomas har allerede en forkærlighed for Mini på det her tidspunkt, men han bliver smaskforelsket i kombinationen af de sjældne tuningsdele på brødrenes Mini. Derfor spørger han gang på gang over de næste tre årtier, om han må få lov til at købe bilen. Svaret er altid nej. Mini'en bliver stående i laden, Sovjetunionen går i opløsning, Danmark vinder EM, Tvillingetårnene falder, og Thomas' to børn bliver voksne mennesker. I 2019 får han dét opkald, han har ventet på.

“For tre år siden ringede den ene bror, Tommy, og siger, at de skal rydde op, og de er blevet enige om, at hvis jeg stadig er interesseret i at købe den, så kan vi kigge på det”, siger Thomas med et varmt smil.

Cooper S-motoren er tunet med 8-portet topstykke i alu og to dobbelte Weber karburatorer.



Rally-Mini'en er tilbage på vejene for første gang siden midt 1980'erne.



“Thomas hører om den specielle Mini, og i 1988 ser han den for første gang.”

Front- og bagklap med rallyhistorik

Delene er unikke. De stammer fra en bil kørt af Jan Glad, tidligere Danmarksmester i rally. De står originalt med Jan Glads sponsor på.



Fra stål til magnesium

Thomas skifter både front- og bagklap til nogle andre, som han har liggende. De to dele er i magnesium og derfor lettere end de originale i stål.



En Mini som ingen anden



Thomas Jensen har som entusiast skruet på utallige Mini'er. Den her har dog en helt særlig plads i hans hjerte. ◀

Tilbage på gårdspladsen banker motoren i tomgang, og udstødningsrøret vibrerer som en kampklar gadehund.

“Nu skal den holdes kørende, som den er. Den skal bruges til manøvre- og specialprøver, klubrally og udstillinger. Den er jo ikke behagelig at køre i, men den er lavet til et bestemt formål – og det er sjovt at se folks reaktion, når man fyrer skramlet af”, siger Thomas med et lige så smørret smil på læben som sin søn, Magnus.

Tro mod bilens arv og evner skal bilen bruges til netop, hvad den er skabt til. Thomas og sønnen Magnus sætter sig flittigt ind bag rattet af Mini'en, ræser ud på asfalten og banerne, hvor hjerterne under køredragten slår hårdt og vrælet fra motoren er højest. Mini'en kører videre, og det samme gør drengedømmen. ☺

“Den viser en epoke, og fordi den står så urørt, som den gør, så er det ikke bare en bil, der er lavet om til at ligne noget fra den tid, den er faktisk fra den tid.”

Thomas slår et grin op, da snakken falder på, om han skulle sove på tilbuddet. Han henter selvfølgelig bilen kort efter, tager den med hjem til garagen, og pludselig står han som ejer af den drengedrøm, der har gennemsyret hver en nostalgisk tanke om, hvad der en dag kunne blive. Alt godt kommer åbenbart til dem, der venter, for efter tre årtiers jagt lykkes det omsider, og nu går arbejdet med at bringe Mini'en tilbage til livet i gang.

“Jeg piller undervognen af, tager motoren ud, og så går jeg i gang med at renovere hele undervognen, sandblæse rammerne og alle delene, nye lejer og gummidelle”, forklarer Thomas, som understreger, at selv om bilen bliver mekanisk renoveret fra ende til anden, så lader han den stå fuldstændig urørt på det ydre. Mini'en får lov til at leve videre i sit eget skind, men den får et friskt Cooper S-hjerte under frontklappen, og allerede i august 2020 starter bilen for første gang.

“Den er kørt direkte ind i laden fra en prøve nede i Faxe Kalkbrud, hvor den har brækket gearkassen, og så er den blevet bragt tilbage til livet uden at ændre for meget”, siger Thomas.

Overfladerusten, den solskoldede lak og kaffeskjolder, der sikkert kan spores tilbage til 1970'erne, indkapsler nøjagtigt, hvad det er for en bil. Den er det diametralt modsatte af et sminket lig – en mumificeret legende tilbagevendt fra sin storhedstid.

“Den viser for mig en periode – ikke kun i Mini'ens tid – men hvordan en rallybil så ud i 1970'erne og 1980'erne. Den viser en epoke, og fordi den står så urørt, som den gør, så er det ikke bare en bil, der er lavet om

til at ligne noget fra den tid, den er faktisk fra den tid.”

Ude på gårdspladsen foran garageporten er Thomas ved at sætte sig ind i bilen, der er komisk lille til en mand af hans højde. Klikkene fra benzinpumpen, der indledningsvist arbejder brændstof op til karburatoren, drukner hurtigt i den umiskendelige larm, da motoren slår i gang. På det lille British Leyland-rat manøvrer bilen ud af gårdspladsen, til højre og ud over den lune sommerasfalt. Thomas åbner op for gassen og lader motoren strække sig helt ud til hidsige 8.500 omdrejninger, inden han høvler en smule fart af Cooper'en og med indlagt mellemgas skifter et gear ned i den ligeskårne close-ratio gearkasse. Mini'en brøler, og det føles både legende let og dødsensfarligt, mens de 120 hestekræfter trækker viljefast gennem svingene.

Tilbage på gårdspladsen banker motoren i tomgang, og udstødningsrøret vibrerer som en kampklar gadehund.

“Nu skal den holdes kørende, som den er. Den skal bruges til manøvre- og specialprøver, klubrally og udstillinger. Den er jo ikke behagelig at køre i, men den er lavet til et bestemt formål – og det er sjovt at se folks reaktion, når man fyrer skramlet af”, siger Thomas med et lige så smørret smil på læben som sin søn, Magnus.

Tro mod bilens arv og evner skal bilen bruges til netop, hvad den er skabt til. Thomas og sønnen Magnus sætter sig flittigt ind bag rattet af Mini'en, ræser ud på asfalten og banerne, hvor hjerterne under køredragten slår hårdt og vrælet fra motoren er højest. Mini'en kører videre, og det samme gør drengedømmen. ☺



Støv, oliepletter og soleksem – Bilen får lov til at stå kosmetisk uberørt, som var den kørt direkte ud af 1980'erne.

Morris Mini Cooper S 1968

Motor 1.275 cm³, R4, 8-portet topstykke, 2 x dobbelt Weber karburator | Vægt 630 kg | Ydelse Ca. 120 hk | Topfart Over 160 km/t (afhænger af gearing)

Levn fra fortidens ræs

Brødrene Ole og Tommy kører i sommeren 1983 til Maribo, hvor der afholdes specialprøver. Det har de rutinemæssigt gjort i årevis. Til prøven kører de i alt 27 km, heraf 1/3 på asfalt og 2/3 på jord og grus, mod køre i biler som Fiat 128, Vauxhall Chevette og Toyota Startlet. Det kan meget vel have været en af de sidste gange, Mini'en fræse rundt til tidskørsel, inden den omkring 1985 bliver skubbet ind i brødrenes garage til sin lange søvn. Da Thomas mere end tre årtier senere skiller bilen ad, finder han kalk og grus, der sandsynligvis stammer fra en specialprøve ved Faxe Kalkbrud, hvor gearkassen gik i stykker.

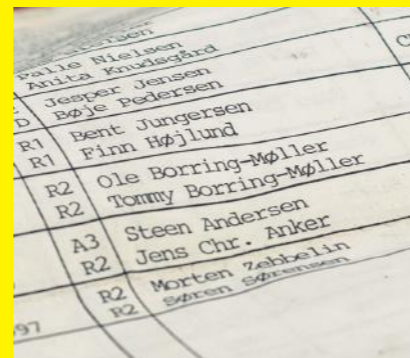
På gensyn i Maribo

Med bilen får Thomas oprindelige papirer med løbsinstruktioner og deltagerliste.



Brødrene Borring-Møller

De to brødre var hyppige gæster ved tidskørsler på sjællandske baner.



Ny fartglad duo tager over

Her ses en af brødrene i sit es under en tidskørsel i 1977. I dag er det Thomas og hans søn, der sidder bag rattet på banerne.



Nye plader

I sommeren 2022 får Thomas et sæt sorte skiver hjem, som straks skrues på bilen, der nu officielt er tilbage på danske veje.

