



# British car®

AUGUSTUS  
2005

HET ENIGE BRITSE AUTOMOBIEEL MAGAZINE

**ALVIS TC 108 G**  
EEN ALVIS ALS HOBBY

**MINI MARGRAVE**  
HEBBEDINGETJE

**STANDARD NINE**  
DE OMA VAN DE SPITFIRE

**JAGUAR XKSS**  
HOEZO REPLICA?



**MGC GTS SEBRING**  
REPLICA VAN EEN LICHTGEWICHT

• **CADGWITH OP DE LIZARD**  
DOOR DE TIJD VERGETEN... GELUKKIG!

• **HUIZE DE KAMP**  
HIGH TEA IN DE ACHTERHOEK

• **NORTON 16H**  
ZIJKLEPPER UIT 1930

• **HANS DOOREN**  
ALLES(W)ETER OP HET GEBIED VAN LONDON TAXI'S



€ 4,54



**MINI 1275 GT**



# Mini Margrave by Wood and Pickett

## Hebbedingetje

Martin Schuurman

*Het aanpassen van auto's aan specifieke klantwensen is al zo oud als de auto zelf. Er lijkt de laatste tijd zelfs sprake van een heuse opleving, getuige TV-programma's als "Pimp my Ride" (MTV) en het slappe Nederlandse aftreksel "De Grote Beurt" (Veronica). Geld lijkt geen rol te spelen, goede smaak evenmin. Wie zijn Mini begin jaren zeventig aan Wood and Pickett toevertrouwde diende eveneens over een goed gevulde buidel te beschikken. In tegenstelling tot vandaag investeerde je dan wel in het bewijs dat het "pimpen" van een auto ook smaakvol kan zijn.*

Foto's: Jim Lenveld





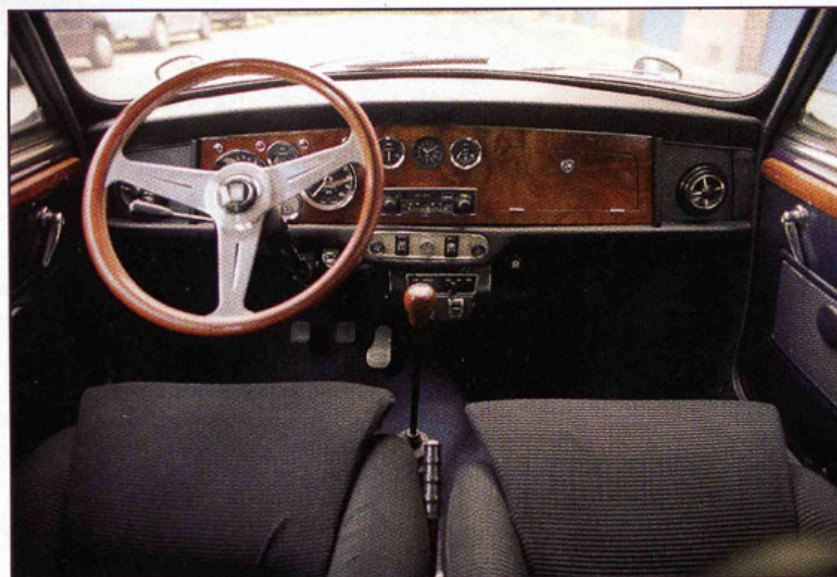
**B**ovendien bevond de gemiddelde Bopdrachtgever van Wood and Pickett zich in goed gezelschap; de combinatie van uiterlijk vertoon tegen een forse prijs trekt nu eenmaal altijd artiesten aan, zoveel wordt ook op het hedendaagse MTV wel duidelijk. Peter Sellers was destijds de trendsetter die de markt creëerde en onder andere toneelspeler Laurence Harvey, Mick Jagger en Elton John volgden spoedig. Het door de van oorsprong bij Rolls Royce werkzame heren A.W. Wood and A.L. Pickett opgerichte bedrijf mocht

dan wel aan Abbey Road (Londen) gevestigd zijn, Beatles Ringo Starr en Paul McCartney lieten hun Mini elders aanpassen. Concurrent Radford (die volgens sommige duidelijk minder professioneel te werk ging dan Wood and Pickett) maakte van Ringo's Mini een hatchback, zodat zijn drumstel beter in- en uitgeladen kon worden.

Hoewel het bedrijf ook nog wel wat Rolls Royces, Bentley's en Range Rovers heeft verbouwd en zich eveneens bezig hield met de restauratie van klassiekers, heeft de nadruk toch altijd

op de Mini gelegen. Dat is nog steeds zo, want Wood and Pickett is nog immer actief en levert ook vandaag de dag nog verfraaiingsmogelijkheden voor zowel de originele als de moderne (BMW) Mini. Het gaat daarbij niet zo ver meer als vroeger toen uitschieters in het orderboek genoteerd werden tot een totaalprijs van wel FL. 80.000,-. En dat voor een Mini in die tijd...

Zo werd in de Mini van Laurence Harvey niet alleen een handgemaakt met leer overtrokken (terwijl de meeste toch voor hout kozen) uitgebreid dash-



Knus en badend in weelde.



## MINI 1275 GT



board gemonteerd, maar kwam er ook een flinke audio-installatie, een telefoon (we schrijven begin jaren '70!), elektrisch te bedienen ramen en een verwarmde voor- en achterraut. Deze klus duurde een maand of zes en kostte zo'n fl. 30.000,-. Voor het totaalbedrag had Laurence ook wel een Rolls Royce kunnen kopen, ware het niet dat hij die al bezat. Dat gold overigens voor de meeste klanten die als overeenkomst hadden

alle automobiele geneugten al te bezitten en iets echt exclusiefs te zoeken. Dat een Mini in de stad (veelal Londen) ook nog makkelijk te parkeren was en de juiste uitstraling had als het gaat om de omgang met fossiele brandstoffen (er was tenslotte een oliecrisis) is niet alleen tegenwoordig een plausibel argument maar bleek dertig jaar geleden ook mooi meegenomen. Toen Sandy Shaw was uitgekeken op haar door Wood and

Pickett paars gespoten en van donker getinte ramen voorziene Rolls Royce, liet ze een Mini exact hetzelfde uitmonteren om die vervolgens als dagelijks vervoermiddel te kiezen.

En het kon nog gekker. Daags na de aflevering van zijn Wood and Pickett Mini in Brunei, liet Prins Temenggang de auto terug naar Londen vliegen met de vraag of deze door echte hippies met bloemen beschilderd kon worden. Na





Kenmerkende uiterlijke aanpassingen.

enig georganiseerd kon vanzelfsprekend ook aan dit toch niet alledaagse verzoek gehoor worden gegeven.

Dat niet iedereen last had van de oliecrisis bleek uit de opdracht van sjeik Omar, die de duurste variant liet bouwen. Hij wilde, naast zijn al imposante wagenpark, een wendbare stadsauto voor winkel- en clubbezoek in Londen en wist de oorspronkelijke aanschafprijs van het autootje te vertienvoudigen (!). Elektrisch te bedienen zijramen en schuifdak, televisie (wat zelfs vandaag nog een behoorlijk exclusief accessoire is), twee telefoons, Connolly leer, Mercedes koplampen en een flinke radio hielpen daarbij. Het voor het dashboard gebruikte walnotenhout selecteerde hij hoogstpersoonlijk en ook de stoelen leverde hij zelf aan. Ongebruikelijk, want stoelen werden veelal op maat gemaakt, wat tevens ver-

eiste dat de eigenaar zich minimaal twee keer in Londen meldde voor de juiste maten. Bij wijze van uitzondering kwamen de stoelen voor sjeik Omar uit een hem zeer dierbare maar inmiddels "platgereden" Aston Martin. In tegenstelling tot bijna alle andere Wood and Pickett Mini's (het ging immers om extreme luxe en niet om prestaties) werd in dit geval ook de motor aangepakt. Oselli wist het blok tot over de 100 pk te tunen. Niet dat het hierdoor een echt snelle auto werd; het grootste deel van de vermogenswinst werd teniet gedaan door de airconditioning die ook nog eens de in de bar aanwezige champagne moest koelen.

Het zal u zo onderhand niet verbazen dat het bedrijfsmotto van Wood and Pickett "Anything is possible" was. De meeste auto's waren volledig "tailormade" maar enkele kenmerken zien we vaker terug. Zo werd de basis meestal gevormd door een Mini 1275 GT Clubman, waarvan de motor, zoals gezegd, niet werd aangepast. Er kwam een grille met dubbele koplampen en de kenmerkende carrosserienaden werden gladgestreken. Ook het houten dashboard, de verkleinde achterruit, aandacht voor geluidsdemping, elektrisch te bedienen zijramen en Recaro-stoelen (indien gewenst met in de hoofdsteen ingebouwde speakers, waarom komen we dat tegenwoordig niet meer tegen?), zien we vaker terug. Wood and Pickett heeft er zo'n 1000 gebouwd, waarbij de complete versies (buiten de eerdergenoemde individuele extreme varianten) "Margrave" werden genoemd.

Het is zo'n Margrave die George van der Meij bezit. Als Mini-adept werd ook hij begin jaren zeventig gegrepen door het Wood and Pickett virus. Geen artiest zijnde diende het, uit budgettaire overwegingen, echter een meerjarenplan te worden. Hij schafte zich een nieuwe Clubman 1275 GT aan en meldde zich op Abbey Road alwaar een indrukwekkende rij Mini's op een ombouw stond te wachten. Hoewel men normaal geen onderdelen leverde (maar alleen de complete ombouw verzorgde) kreeg George bedrijfsleider Ed Collins zo ver dat hij een uitzondering maakte. Het feit dat George uit Amsterdam kwam hielp hem daarbij. Elektrisch te bedienen ramen en spatbordverbreeders werden ter plaatse gemonteerd, overige

onderdelen zoals de tweede benzinetank gingen los mee naar Nederland. In de loop der jaren kwam daar steeds meer bij en werd de Margrave een feit. De motor liet George origineel en ook de carrosserienaden zijn, zoals te zien, nog aanwezig. Mede door langdurig stilstaan zijn er pas 38.000 kilometers onder de Revolution-wielen doorgerold, maar moest er ook wel het een en ander vervangen worden, waaronder onlangs nog een nieuwe (RVS) uitlaat. Van restauratie is echter geen sprake, deze Mini staat altijd binnen en heeft dan ook nog zijn eerste lak.

Hoogstwaarschijnlijk is dit de enige in Nederland, hoewel George wel ooit gebeld is door een taxateur die kennelijk met een ander exemplaar bezig was. Van die auto is het bestaan tot op heden



## MINI 1275 GT



Het kon nog gekker, getuige de Mini van Sjeik Omar.

echter niet bekend. Wel zijn er contacten met een Griekse eigenaar, die over een werkelijk schitterende Wood and Pickett Inno Cooper beschikt. Geen Margrave dus, maar wel een kunststuk-

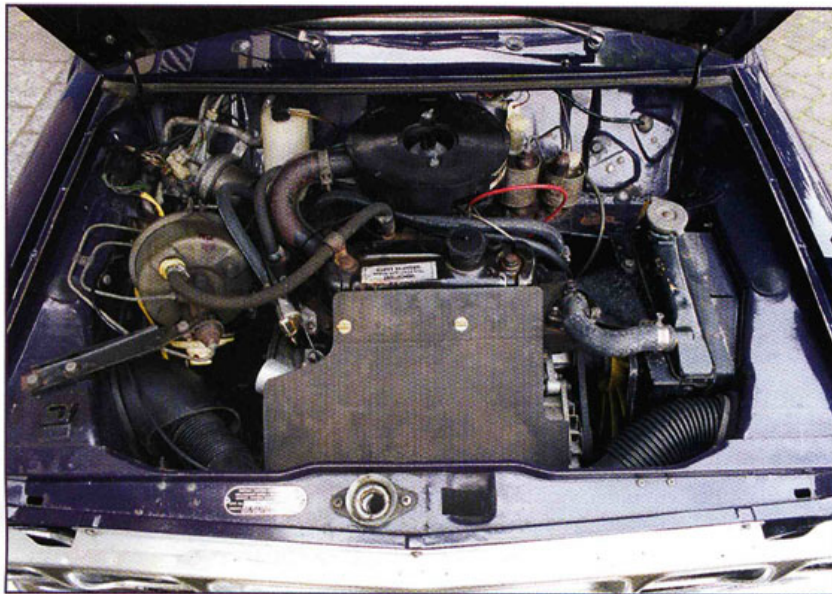
je op zich. Een en ander vindt u overigens terug op de in zijn aanstekelijk enthousiasme door George gebouwde site, [www.eurods.co.uk/wp](http://www.eurods.co.uk/wp). De site blijkt een perfecte manier om met "lot-

genoten" in contact te komen en breidt dan ook gestaag uit met informatie over Wood and Pickett.

Zijn er dan nog wensen? Weinig, maar voor het mooie zou de krukas een



## MINI 1275 GT



Onder de kap bleef alles bij het oude.

keer uitgebalanceerd moeten worden om trillingen tegen te gaan. Een linnen schuifdak (dat immers een veel grotere opening biedt dan een stalen exemplaar) zou aardig zijn. Wel graag een Britax, want die blijven het strakst. Het nu aanwezige dashboard is, gebruik makend van Wood and Pickett materiaal, door de eigenaar zelf gemaakt en een volledig origineel dashboard is wellicht nog mooier. Door de achterin aan-

wezige opbergbakken kunnen de huidige Scheel-stoelen niet ver genoeg naar achteren en Recaro's (die Wood and Pickett zelf ook vaak leverde) hebben daar geen last van. Je kunt natuurlijk ook die bakken aanpassen.

Allemaal details want in wezen zien we hier een gekoesterde, perfecte en unieke Mini. We doen hem dan ook flink tekort als we spreken van een "pimped" Mini want met de eerderge-

*Met vriendelijke dank aan George van der Meij voor zijn enthousiaste medewerking aan dit artikel.*

**Club Holland:**  
Mini Seven Club  
De Boskamp 41, 3828 VT Hoogland

**Club Belgium:**  
Mini Club Vlaanderen  
Worfkas 43, B-2230, Herselt

**Literatuur:**  
Rob Nobel Motoring Books - [www.rob-nobel.nl](http://www.rob-nobel.nl)

### Technische gegevens:

Motor	: viercilinder in lijn
Inhoud	: 1.275 cc
Boring x slag	: 70,6 x 81,3 mm
Aandrijving	: voorwielen
Remmen	: schijven voor, trommels achter
Vermogen	: 53 pk bij 5300 tpm
Transmissie	: 4-versnellingsbak
Topsnelheid	: 144 km/h
Acceleratie 0-100	: 15,5 seconden
Gewicht	: 690 kg

noemde wanstaltige vertoningen op zowel MTV als Veronica heeft deze eigenzinnige Rolls Royce in zakformaat in het geheel niets van doen.

Voor velen van ons gaat er niets boven originaliteit vanaf fabriek en dat is hier, eerlijk is eerlijk, niet aan alle kanten het geval. Wie echter oog heeft voor vakmanschap en inziet te maken te hebben met een icoon uit zijn (roerige) tijd, kan niet om deze Margrave heen.

