

# Tips ved kjøp av Mini classic

Posted on 12. september 2012 by Erik Grønnestad in [Kjøretøy](#)



**Det er ikke å stikke under en stol, Mini er en rar bil som kan gi deg mange overraskelser og dette spesielt når du skal kjøpe deg en. Denne artikkelen omfavner de ulike fallgruvene som finnes når du skal gå til anskaffelse av en av verdens rareste biler... men husk: dette er en av de få bilkjøpene der det til slutt er hjertet som skal bestemme!**

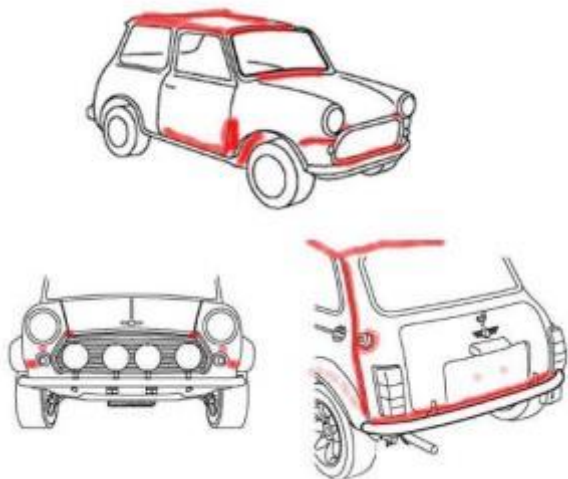
## Karosseri

Gjennom førti års produksjon ble det gjort lite med rustforebygging på Mini. De aller seneste modellene som forlot rullebåndet ble levert nesten uten rustbeskyttelse. Biler levert for det engelske markedet i slutten av 90-årene, hadde rykte på seg for å være rustet fra fabrikken – som et ekstra bonus for entusiaster som ville mekke fra dag én. Alle Mini'er ruster. Det er banna bein. Det er lite å gjøre med det, om man ikke bygger bilen opp fra bunnen av selv. Selv da må man gjøre endringer i karosseriet.

De mest vanlige plassene som bør inspiseres er frontplaten, fremre hjulbuer og panelet foran dørene (A-panelet). Frontplaten og hjulbuene har synlige sveisekanter, som er lette å inspisere fra utsiden av bilen. Se etter rust langs hele sveisen på selve frontplaten. Det er her rusten angriper først, så en gammel bil er nesten dømt til å ha større eller mindre skader her. Ikke fortvil om du finner litt rust i feltet under hovedlyktene. Så å si alle Minier ruster her, selv nye «rustfrie» biler. Grunnen er at det ikke finnes noen beskyttelse mot søle på innsiden av hjulbuen. A-panelet, foran sidedørene er også et område som lett angripes. Dette har en tendens til å ruste fra innsiden og kan være vanskelig å inspisere. Dersom du finner rustbobler på utsiden av panelet, kan du ta gift på at det finnes mer under lakken. De aller fleste bilene som går i Norge har fått skiftet en eller begge framskjermene, som resultat av rust fra innsiden, fyllekjøring og glatt føre. Derfor bør hele frontpartiet inspiseres for å unngå større overraskelser senere. Mange biler har blitt sveiset og lappet på opp igjennom tidene

og langt fra de fleste har blitt gitt profesjonell behandling. Sjekk med eieren om hvilke jobber som er gjort på bilen og hvem som har utført arbeidet. Dersom bilen står på en låve langt pokker i vold på landet, er det ikke sikkert at autoriserte BMC-gutter har sett bilen på 30 år. Historien på bilen er verdifull uansett, så spør og grav... Det finnes nå plastikkbuer til å legge inni hjulbuene, for å beskytte mot vannsprut og søle. Disse fås kjøpt bl.a. hos Minispares i England.

Mange Minier har en tendens til å lekke gjennom pakninger og lister. Spesielt fra nedre del av frontruta. Dersom du finner rustbobler under eller rundt pakningslisten, vil det finnes mer rust under listen. Dørlistene er også en ting som ofte blir oversett. Dersom bilen har stått lenge innendørs, kan det hende at listene er tørre og ikke tetter slik de skal rundt dørene. Dette kan føre til at vann kommer inn og legger seg på gulvet. Over lenger tid vil dette tære på golvplatene og føre til gjennomrusting. Dersom man ikke sjekker under tepper/ matter regelmessig kan man få seg en alvorlig overraskelse allerede i løpet av en sesong. Det er ikke uvanlig å måtte skifte eller lappe på golvplater på grunn av gjennomrusting. Sjekk matter/ tepper for råte. Det kan være et tegn på lekkasje fra dørlistene eller vinduslistene. Dersom dørene er tette kan det være vann fra innsiden av hjulbuen som trenger gjennom en utett torpedovegg/ hjulbue. Det er tegn på at rust har fått jobbe litt forlenge på innsiden av hjulbuen. Rust på gulvet vil starte som overflaterust og kan pusses bort, men rimelig kjapt vil rusten krype under kanalen under setet. Her vil man ikke kunne se hvilke skader som er gjort før det knekker og man kjenner trekk på ankene.



**Rustfeller:** Typiske steder hvor rust setter seg raskt på en Mini. En bil uten noe rust på disse stedene er et gullkjøp.

Gulvet har noen feller. Sikkerhetsseleene er festet med en gjennomgående bolt i kanalene og beltelåsen går rett gjennom gulvet med to kraftige bolter. Sistnevnte sitter mellom setene i senterkanalen som går gjennom hele bilen. På grunn av varmen fra eksosanlegget vil ikke dette området være det værste stedet å få søle, men over tid vil disse hullene og mutrene samle såpass med gørr at det kan bli en rustfelle. Det er sjelden at dette punktet gjør stor skade på en bil. Nyere biler bør få dette området innkapslet med Tectyl eller tilsvarende rustforebyggende stoff. Gulvet i bagasjerommet er også et sted hvor man bør titte. Her skal det mer til for å få reparert skader. Sjekk festene til støtdemperene, disse knekker før man vet ordet av det, dersom rusten får jobbet seg gjennom fra hjulbuen.

Taket er et område som kan velte et kjøp veldig fort. På grunn av de utenpåliggende sveisekantene kan taket ruste så å si av bilen. Takrennen på Mini er en felle som er nesten helt umulig å få inspisert skikkelig. Overflaterust kan være et tegn på rust lenger inn i sveisene. Denne rusten får man simpelthen ikke fjernet uten å fjerne taket – et arbeid de

fleste ikke kan få gjort i sin egen garasje. Har du planer om å bygge cabriolet av bilen er ikke dette noe problem. Uansett vil du nok finne en eller flere rustflekker, men ikke fortvil dersom synet ikke skremmer deg umiddelbart.

En ting er sikkert: Finner du rust på bilen, vil det utvikle seg raskere enn du aner. I løpet av en sesong kan bilen endre karakter totalt, dersom rustskader blir ignorert og ikke utbedret. Men dette er en del av det å eie Mini. Det er en av de tingene som gjør bilen sjarmerende, hvor banalt det enn høres ut.

## Elektrisitet

De fleste elektriske komponenter på Mini ble produsert av Lucas. Det har blitt sagt masse om kvaliteten på Lucas-komponentene og et gammelt kallenavn er «Lucas, Prince of Darkness». Når alt kommer til alt, er det snakk om ledninger og koblinger, som på alle andre biler. Og ingen av disse komponentene er værre eller bedre enn andre fabrikanter. Grunnen til ryktene om dårlig kvalitet er ikke rettferdig, men det er en kjenngjerning at det elektriske opplegget på en bil gjerne er det siste man begir seg inn på når man skal vedlikeholde bilen selv. På en Mini ligger hele det elektriske opplegget helt åpent og er lett å inspisere – og reparere. Man får kjøpt komplette ledningssett for de fleste modellene og kan få dette fikset selv i løpet av en helg.

Sjekk oppstarten og hør etter bankelyder fra startmotoren. Dersom bilen starter med et kraftig, metallisk dunk, kan det tyde på at ett eller flere tenner på enten svinghjulet eller startmotoren er slitt. Dette vil snart utvikle seg og da må begge deler skiftes. Noen Minier kan høres harde ut, men lyden du skal høre etter går gjennom marg og bein og får folk i nærheten til å snu seg, så det burde ikke være tvil. Dersom bilen er vond å starte, kan koblingen til batteriet eller jordledningen fra batteriet være irret eller dårlig festet. Batteriet kan naturligvis også være dårlig.

Lys er enkelt å fikse og er lett å få fatt i for en billig penge. Reléer har en tendens til å ryke, spesielt for blinklys. Disse skifter billig du på 30 sek, uten en gang å ta i et verktøy. De fleste koblingspunkt og deler er standard og kan erstattes med deler fra Biltema og helst bedre utvalg. Knuste/ defekte hovedlykter kan kun fikses med komplett utskifting av lykten(e). Halogenlykter fås kjøpt billig fra Minispare eller Minisport. Dersom bilen skal brukes hele året er det uansett en fordel å skifte fra gløde- til halogenlamper.

Instrumenter kan bli dyrt å erstatte. På en eldre Mini er det greit å kunne sjekke oljetrykk og vanntemperatur. Hastighetsmåler er naturligvis påbudt. Dersom bilen har eldre fartsmåler og større hjul enn 10", bør du sjekke om fartsmåleren er kalibrert etter hjulstørrelsen. Sjansen for at det er det Dersom du trenger instrumenter vil du kunne skaffe det meste på brukmarkedet, men om du tenker på å skifte til nytt, kan tusenlappene fort få vinger. Det samme gjelder bryterarm til blinklys og viskere.

Ellers er det elektriske opplegget som sagt veldig enkelt i forhold til andre biler. Det vil ikke koste allverden å fikse selv de største feil, men litt kjennskap til negativ og positiv er en fordel. Haynes håndbøker for Mini inneholder en god oversikt for de fleste modeller. Denne fås kjøpt hos Autoclassic.

## Interiør

Nå er vi inne på smak og behag. Interiøret i eldre Minier er nesten dømt til å se litt shabby ut. De fleste Minier har hatt lekkasje fra vinduer og/ eller dører og tepper og finish er av absolutt

værste kvalitet. Det er heldigvis ikke mange komponentene som må skiftes, og det trengs strengt tatt ikke, dersom du ikke ønsker et fint miljø å kjøre i. Man får kjøpt alle interiørdelene til Mini, enten nytt eller brukt. En ting som kan by på problemer er toppkanten på nyere modeller. Denne er ikke i salg hos noen av de store varehusene, men kan skaffes brukt (og dyrt), dersom du er heldig. Newton Commercials er et firma som har spesialisert seg på restaurering av interiør på gamle britiske biler. De leverer alt du trenger av interiørdetaljer for å få bilen tilbake til original stand, og bedre. En hel del interiørdeler blir også annonsert på forumet til Autoclassic og det meste kan skaffes om du slenger ut en egen annonse. Folk sitter på masse rart.

Sjekk tepper og fuktighet i lyddempingsmatter (hvis det finnes). Fuktighet må lokaliseres for å kunne utbedre rustskader/ hull og lekkasjer i karosseriet. Tepper som har fått samlet til seg mengder med vann over flere år, er bare til å kaste. Det er vanlig at en gammel Mini lukter litt råttent innvendig. Noen synes det er sjarmerende, men det er slett ikke slik bilen er laget.

## Eksteriør

Det er ikke mange elementene som utgjør finishen på en Mini. De fleste delene er forniklet og kan enten pusses eller skiftes rimelig. Enkelte detaljer kan føre til rustproblemer, slik som pyntelister over kanalene og langs sveisekantene på A og C-pillarene. Disse samler vann og fuktighet og lar rusten arbeide uten forstyrrelser. Det går greit å fjerne pyntelisten langs hjulbuene for å sjekke rust, men langs A og C-pillarene må du sjekke om det har dannet seg rustbobler rundt kanten. Støtfangere er forniklet og er ikke rustfrie. Disse ruster fra innsiden av forniklingen, hvor fuktigheten legger seg i hulrom under nikkellaget. Støtfangere er enkle å skifte og bør ikke være grunn til å droppe kjøpet. Alle detaljer fås kjøpt nytt, til gamle og nye biler.

## Motor

Alle Minier blir drevet av en såkalt A-serie motor. Denne finnes i forskjellige størrelser, fra 848 ccm (34 hk.) til 1275 ccm (63 hk.). Den mest populære varianten er 1000-kubikken (997/998 ccm). A-serien er kjent for å tåle det meste og har vist seg pålitelig gjennom nesten 50 års produksjon. Den er lett å jobbe med og blir stadig forbedret av flere større tuning-firma i England. Dersom motoren på bilen du ønsker er nedkjørt eller bare gammel og trett, finnes det nok av folk rundt om i landet som er i stand til å enten fikse den du har eller skaffe deg en ny(overhalt). Mange i miljøet har som hobby å bygge motorer etter egne spesifikasjoner, og det er ikke sjelden å finne annonser på standardmotorer eller råskinn på over 100 hk.

En nyoverhalt motor kan koste deg tusenlapper. 850-kubikken er ikke uvanlig å gi bort mot små gjentjenester, men er du ute etter en fin 1000-kubikker må du regne med å punge ut. En strøken nyoverhalt og lett trimmet 1275 (1,3 liter) kan lett koste deg mellom 10 og 20.000,-, alt etter trimningsgrad. Motorbytte gjøres i løpet av en kveld, dersom du har løfteutstyr og en kjentmann med deg. De fleste veteranene i klubben har vært igjennom både en og flere motorskift. Ikke fordi at motorene nødvendigvis er slitt. Man må ut med motoren for å få gjort de fleste større inngrep. Det er ikke store plassen til å få mekket med maskinen i bilen.

A-serien viser få tegn på at den er i ferd med å dø. Den bare dør... Derfor er det ikke lett å finne feil på maskinen bare ved å teste den rundt kvartalet. Sjekk lekkasjer og spør eieren hvor mye olje den bruker. Det er ikke uvanlig at en Mini bruker 1/2 liter olje på en bensinfylling. Det mest spesielle med Mini-motorene er at den deler olje med girkassen. Derfor holder ikke oljen seg like lenge som på «vanlige» biler. Det er ikke uvanlig at motoren lekker eller svetter litt rundt omkring. Spesielt rundt registerkjedet. Det er lite man kan gjøre med det, annet enn å godta at det er slik. Nye pakninger vil snart begynne å lekke på samme viset som de gamle. Olje rundt toppdekselet er også vanlig – et tegn på at korkpakningen bør skiftes. Be om å få se under toppdekselet. Her vil du kunne se om bilen har blitt gitt regelmessige oljeskift. Dersom du finner en hvit tyggegummi-liknende masse på undersiden

av dekselet, er det et tegn på at bilen har blitt kjørt for langt uten oljeskift. Slik behandling over år vil slite alvorlig på et slikt lite kraftverk, uansett hvor rent og fint det ser ut utvendig. Se etter om oljefilteret er av nyere dato enn bilen selv. Dette skal ha blitt skiftet ved hvert oljeskift. Dersom det ikke har blitt skiftet kan det tyde på at eieren / selgeren ikke har fulgt alle kunstens regler.

1275-kubikkeren har en tendens til å slite ventilstyringer og ventilteneringer. Dett vil du merke om du får blåøyk fra eksosen når du bremser kraftig på giret eller gir full pinne fra null. Det er resultat av at olje kommer til i forbrenningskammeret og brennes sammen med drivstoffblandingen. Hvit røyk kan tyde på at topp-pakningen er utslitt. Utbedring krever at toppen demonteres.

Motorfester og foringer sliter raskt på en Mini. Motorens plassering, med festene under selve motorblokken, gjør at kreftene vrir og vrikker en hel del på seg. Det finnes ekstra stabilisatorstag og fester som man kan montere for å dempe dette, men la for all del ikke det erstatte slitte motorfester! Sjekk motorfestene under radiatoren og på clutch-huset. Man kan ikke se om disse er slitt, så lenge de står i press av motorvekten. Man kan sjekke slitasje ved å ta et godt tak i toppdekselet og dra maskinen frem og tilbake. Stor vandring er tegn på slitte fester. Dette er helt vanlig og må nesten regnes med, om du ikke kjøper av en entusiast. Svorne entusiaster har gjerne festet motoren med både to og tre ekstra fester, som gjør maskinen ubevegelig, men mer støyende i kupéen.

## Hjul og bremses

Når det gjelder styling og personlig preg på Mini, er det hjulene som nok er det mest populære å skifte. Det finnes et utall leverandører av felg til Mini og etterhvert finnes det også en god del gode dekk å få kjøpt. De siste modellene ble levert med 12 og 13-tommers hjul fra Rover. Originalt ble Minien designet med 10-tommers hjul. Alle Minier har mulighet til å kjøre med 12" felger, mens 10" krever et mindre bremseskiver (7,5") framme enn det som ble standard fra 1984 (8,4").

Det er ikke uvanlig å finne originale Mini 1000 eller 850 med 1275 motor. Mange har skiftet til sterkere motor uten å tenke på sikkerheten som ligger i tilpassede bremses. På eldre Minier, krever større maskin at man bytter ut trommelbremses med bremseskiver. For å kunne beholde de små, originale hjulene, må man velge et bremseoppsett som er lite nok (7,5" skiver) til å gå under felgen. Dersom bremsene ikke er oppgradert må du regne med rundt 8000 – 10000,- for å få bilen godkjent. Velger du å kjøre med 12" eller 13" hjul kan du lett skaffe deg et komplett oppsett (8,4" skiver) brukt eller nytt for ca. halvparten. Grunnen til at de små variantene er såpass dyre er at de ikke lages i stort lenger. Disse bremsene var vanlige på Cooper «S» i 60-årene. 8,4" bremses kan skaffes fra de fleste høggerne i England eller brukt i miljøet.

Bremsesystemet på Mini er enkelt og oversiktlig. De vanligste feilene er lekkasje i sylindre og slanger. Master-sylindren ligger rett over bremsepedalen, i motorrommet og kan sjekkes for lekkasjer uten problem. Test bremsene ved å pumpe et par ganger på pedalen. Hold pedalen så langt inne du klarer og kjenn om den etter hvert gir etter. Dersom den blir sakte ned mot gulvet er sansynligvis en eller flere sylindre defekt. Det kan også være luft i systemet. Sylindere skiftes raskt i løpet av en kveld. Disse kan også by på problemer dersom de er rustet fast i bakplaten bak hjulet. Haynes håndbok gir en grei beskrivelse av prosessen. Skivebremses (framme) byr på svært få overaskelser. Disse er enkle og uten komplikasjoner. Dersom bilen er billig ( /- 7.000,-) og har bremseskiver i god stand kan det være verdt kjøpet kun for bremsenes del. De kan lett overføres til en annen bil eller selges.

Hjul er naturligvis noe man liker å ha på en bil. På Mini finnes det flere varianter. De bredeste felgene fra 6 tommer og opp spiser hjullager rått. Det er ikke mye plass på innsiden av hjulbuen, så de fleste bredere felger til Mini bygges ut. Det forstyrrer balansen rundt senteraksen og belaster hjullagrene med en kontinuerlig draging utover. Det er ikke uvanlig å måtte skifte hjullagre flere ganger i løpet av et år, dersom du bruker bilen hele året. Nyere biler blir gjerne smykket med 7-toms felger, som naturligvis tar for seg av hjullagre, men også av kjøregleden. Slike hjul ser kanskje flott ut, men hører ikke hjemme på en Mini, rent teknisk. Det blir som å sette bilen på en gummimatte i stedet for fire hjul. Biler som er utstyrt med 13" hjul har sannsynligvis gjennomgått en operasjon i fremre hjulbue, for å få plass. Sjekk dette for rust og etterbehandling. Slike biler vil være skadet og vil ikke se bra ut med annet enn 13" hjul.

Kraftig oppbremsing kan avsløre feil i forholdet fremme/ bak. Dersom bakhjulene blokkerer er ikke bilen riktig justert eller slitt fremme. Godt justerte trommelbrems skal bremse godt – ikke hør på selgeren om han sier dette er feil. Biler uten bremseservo er tunge å bremse, men dette er en vanesak – det er ikke nødvendigvis bremsene som er dårlige.

## Oppheng og styring

Igjen av den enkle sorten. Her finnes kun det aller mest nødvendige. Ratt og ett hjul i hver hjørne. Det er nok litt mer sofistikert enn som så, men det skal ikke mye til å forbedre eller utbedre feil i opphenget. Minien har selvbærende karosseri som er satt på opphengsramme framme og bak. Disse rammene holder det meste av motor, gir, fjæring, dempere og annet mikk-makk som trengs for å styre bilen. Minien fjæres av fire gummiputer i stedet for de mer konvensjonelle stålfjærene. Dette systemet har vist seg pålitelig, enkelt og komfortabelt. Det skal mye til før disse trengs å skiftes, selv etter flere tiår på veien. Mange biler, selv nyere modeller, har sunket ned noen centimeter på grunn av at gummiputene har gitt seg litt. Dette kan være en grunn til å skifte dem, men slett ikke nødvendig. Biler eldre enn ti år er nesten garantert lavere enn de skal være. Spesielt på førersiden. Dette kan fikses lett, enten ved å skifte fjærene eller ved å ettermontere et heve/senkesett. Slike sett er meget populære og slett ingen dum ting å skaffe, ettersom bilen er dømt til å synke enda mer med tiden. Regn med ca. 1500,- for alle hjul.

Enkelte modeller mellom 1964 og 1969 (1971) ble levert med såkalt hydrolastic fjæring, hvor gummiputene var erstattet med et lukket væskesystem. Biler med denne varianten kan være gull verdt, dersom systemet er intakt og fungerer greit. Virker bilen senket, kan det være fordi den trenger å pumpes opp igjen. Lekkasje vil etterhvert sette bilen helt «på kne». Systemet er flott å kjøre med, men kan by på problemer når man trenger deler. Det er lite å få fatt på her i landet, og etterhvert også i England. De store forhandlerene har beskjedent med reservedeler. Enkelte slanger og koblinger kan lages hos bremsespesialister. Mange bygger om hydrolastic-systemet til ordinær gummidemping, men dette innebærer at man skifter hele opphengsrammen i samme slengen. En ypperlig anledning til å få rensset motorrommet...

Sjekk også styringen på bilen. Kjenn hvordan den oppfører seg gjennom kraftige kurver og legg merke til om den retter seg opp umiddelbart etter svingen. Den skal rettes like fort opp begge veier. Dersom den ikke gjør det er dette et tegn på feil spissingsgrad på framhjulene. Bilen skal kjennes lett å kjøre, selv gjennom harde kurver. 13" hjul er tyngre enn 10" på grunn av massen av gummi som må slepes gjennom svingen. Disse kan være tunge å lukeparkere og egner seg ikke spesielt til bykjøring.

## Ellers...

**En Mini er en bil som vil lære deg å kjøre skikkelig.** Moderne biler har alskens ekstraustyr montert for å gjøre kjøringen lettere. En Mini er så «back to basic» som det kan bli, enten du kjøper ny eller gammel. Her finnes ikke servostyring eller ABS-bremser. Man må tenke selv og kjøre bilen med vett. Ikke minst fordi en Mini er en bil man blir glad i og ikke vil skade. Som Minieier er man del av et godt, internasjonalt miljø. Man forplikter seg å hilse på alle andre Minieiere langs veien og må regne med å bli stoppet når man minst aner det av både entusiaster og politi. Det siste er grunn nok i seg selv til å holde bilen i god stand. Dersom biltilsynet har bestemt seg for å finne noe på bilen din, finner de det de vil. Det er alltid noe å sette fingern på. Gjør det til rutine å gå over bilen jevnlig. Reparer selv de minste feil umiddelbart og legg all din stolthet i å holde den så fin som mulig. Det kvalifiserer ikke til respekt å skryte av feil på bilen. En kjenner vil kunne finne feil på bilen din i løpet av minutter, dersom du ikke passer på.

Man velger ikke Mini om man vil ha en bil som tar en til verdens ende når man vil. Man reiser til verdens ende først etter at man egenhendig har gått over HELE bilen og sørget for at ALT er som det skal og kanskje enda bedre. Likevel er du nesten garantert en og to overraskelser på veien. En trøst er at det meste lar seg reparere raskt og billig. Deler er billig og lett å skaffe, nesten hvor som helst i verden. Det første du bør gjøre som ny Minieier er å melde deg inn i en lokal klubb (Stavanger og Bergen) eller i den nasjonale Norsk Mini Cooper Club.

Det finnes plenty av litteratur om Mini. Både reparasjonshåndbøker og historie, samt et utall nettsider fra hele verden. Flere tusen entusiaster er aktive på nettet, og bare her i landet finnes det nesten fire hundre klubbmedlemmer, hvorav svært mange er aktive og lett tilgjengelige.

Dersom du finner det du er på jakt etter ønsker vi deg velkommen i gjengen og håper å se deg på de nasjonale eller lokale treffene som blir arrangert hvert år.

**Lykke til!**