



Datenblatt Cooper Mkl S_Short

www.mini-klassiker.de

Autor: Patrick Stellwag_November 2022



Mini Cooper Mkl S: Die Story_Kurzversion

Modellbezeichnung: ADO 50

Ausführungen: Als Austin und als Morris Cooper Mkl S

Wenn von einem Cooper S der ersten Serie die Rede ist, gilt es, zwischen **3 verschiedenen Versionen** zu unterscheiden:

1.071 Cooper Mkl S

970 Cooper Mkl S

1.275 Cooper Mkl S

Auf den ersten Blick gleichen sich die 3 Cooper S Varianten natürlich sehr, sind jedoch in ihrer motorischen Auslegung und Fahrbarkeit ganz eigenständig und verdienen einen detaillierteren Blick auf ihre Spezifika.



@MMCK ArchivManfred Dievernich_Austin Cooper 1071 Mkl S

Datenblatt_Cooper Mkl S



Bauzeiten:

1.071 Cooper Mkl S: 16. Januar 1963 bis 27. August 1964

970 Cooper Mkl S: 17. Juni 1964 bis 5. April 1965

1.275 Cooper Mkl S: 14. Februar 1964 bis 11. September 1967

Stückzahlen:

1.071 Cooper Mkl S: Total 4.031, alle in Longbridge gefertigt, davon Austin 2.135 und Morris 1.896

970 Cooper Mkl S: Total 963, davon Austin 481 und Morris 482

1.275 Cooper Mkl S: Total 14.313, davon Austin 6.489 und Morris 7.824

Listenpreise 1964:

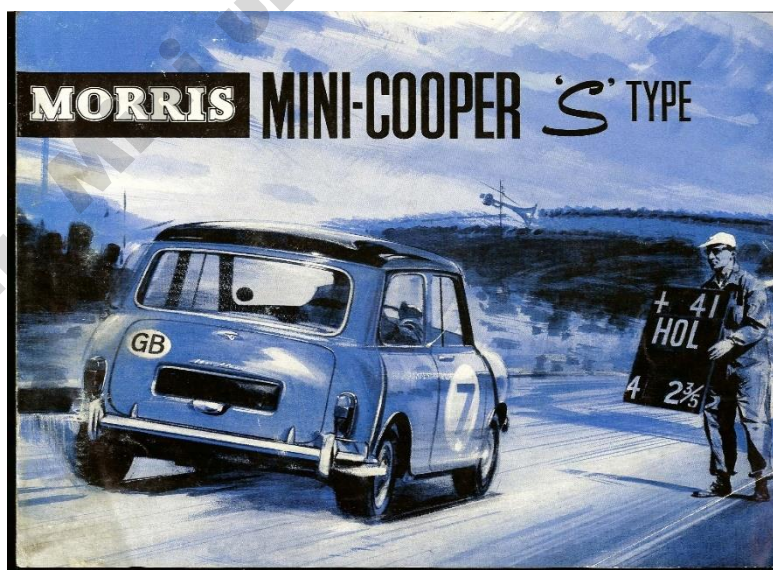
Mini 850 Mkl Super-de-Luxe: BPD 469,- (Oktober 1964)

Mini Cooper Mkl: BPD 487,- (Oktober 1964)

Mini Cooper 1071 Mkl S: DM 9.575 (Brüggemann/ Austin, September 1963)

Mini Cooper 970 Mkl S: BPD 693,- (Oktober 1964)

Mini Cooper 1275 Mkl S: DM 10.525 (Brüggemann/Austin 1966)



@MMCK Archiv_Auszug von Prospekt_Morris Motors Ltd_Morris Cooper 1071 Mkl S



Identifikation

Mit dem Zusatz „Cooper bzw. Cooper S“ versehene Mini waren stets werksseitig leistungsgesteigerte Versionen, die sich in Motorisierung, Fahrwerk und Ausstattung deutlich von den normalen Serien-Mini unterscheiden.

Dieser Hinweis ist insoweit relevant, als dass der Volksmund im Grunde bei allen Minis von einem „Mini Cooper“ spricht.

Cooper S sind für den Kenner DER Mini schlechthin, was das hohe Preisniveau bestätigt. Die folgenden Informationen wollen lediglich ein erster Leitfaden sein und beschreiben daher lediglich eine Auswahl der zur Unterscheidung bzw. Typisierung notwendigen Besonderheiten und Spezifikationen der jeweiligen Cooper S Versionen.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Austin Cooper 970 Mk1 S_Techno Classica 2007

Unterscheidung und Kaufkriterien:

Gerne zitierte, und vom normalen Mini abweichende Unterscheidungsmerkmale wie „zwei Tanks“ oder auch „Zweifarbigkeit“ sind pauschal nicht korrekt und sollten somit alleine keinesfalls bei Kaufentscheidungen als die Echtheit bezeugende Merkmale herangezogen werden. Vielmehr ist heute mehr denn je die Einbeziehung eines Spezialisten oder eines kompetenten Mitglieds eines Mini Clubs ein Muß, um die Korrektheit angeblicher Cooper oder Cooper S sowie vielfach angebotener Repliken – insbesondere bei frühen Cooper und Cooper S – bestmöglich festzustellen. Selbst wirklichen



Spezialisten fällt es nicht immer leicht, zweifelsfrei die Echtheit nachzuvollziehen – zu professionell sind die zahlreichen Nachbauten gefertigt!

Die folgenden Informationen wollen nun etwas detaillierter auf allgemeine Details sowie die wichtigsten Merkmale der einzelnen Modelle eingehen.

Stempelung von Komponenten mit Produktionsdatum:

Bestimmte Komponenten an Mkl-Fahrzeugen wie z.B. Kofferraumdeckelschloss, Bremsstrommeln, Zündspule etc. wurden mit einem Produktionsdatum (Monat und Jahr - z. B. 10/64 für Oktober 1964) gestempelt. Diese Daten können dabei helfen, das Alter eines Autos detaillierter zu bestimmen und die Originalität seiner Komponenten zu beurteilen.

Der 1.071 Mkl S



@MMCK Archiv_Patrick Stellweg_Austin Cooper 1071 Mkl S_IMM 2014_EZ Mai 1964



Chassis Nummern:

Bei allen Cooper Mkl wie auch Mkl S begann die Chassis Nr. mit :

- Rechtslenker: Morris K-A2S4 und Austin C-A2S7
- Linkslenker: Morris K-A2S4L und Austin C-A2S7L

1071 Cooper S hatten eine Fahrgestellnummer zwischen 384101 und 563570.

John Parnell zeigt in seinem Buch auf, daß eine große Zahl von Chassisnummern des 1071 Mkl S auch als Cooper 997 Mkl gebaut wurden. Zudem wurde die erste Charge des 1071 Cooper S mit identischen Motornummern des Cooper 997 Mkl versehen und auch noch zur fast gleichen Zeit gebaut.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Morris Cooper 1071 Mkl S_EZ 1964

Bodynummer:

Diese Karosserienummer wurde auf eine etwa 7,5cm lange Metallplatte gestanzt, die auf der Motorhauben Quertraverse im Bereich der Hupe mit zwei Schweißpunkten angebracht und – wie auch das Hauben-Schloßblech - mit der Karosserie mitlackiert wurde.

Ein Cooper 1071 S sollte eine der folgenden Karosserienummern aufweisen:

Austin: 12906 - 29976

Morris: 13881 – 30538



Cooper S-Modelle hatten eine exklusive Karosserienummernfolge, die durch den Anfangsbuchstaben „A“ gekennzeichnet ist, gefolgt von einer 5-stelligen eindeutigen Nummer.

Motor

Motortyp	4-Zylinder, 1071cm ³
Bohrung	70.64mm
Hub	68,26mm
Kompression	9:1
Leistung	70PS (52,2kw) bei 6.200 U/Min
Drehmoment	84 Nm bei 4.500 U/Min

Motor Nummern Identifikation

Blocknummer eingegossen: AEG 151 und 38G321

Die Motornummer ist in ein Alutäfelchen eingeprägt, das an der Oberkante des Motorblocks – unterhalb der rechten Zündkerze - vernietet ist.

Die Typenbezeichnung änderte sich aufgrund spezifischer Modifikationen während des Produktionszeitraums. Die Bezeichnungen sind in der folgenden Tabelle zusammen mit den jeweiligen Motornummern aufgeführt:

Motor Typ	Motornummer	Fertigung ab	Kommentare
9F-SA-H	19201 - 20410	März 63	1071cm ³ Motor mit Membrankupplung, geschlossenes Kurbelgehäuseentlüftungssystem, Kurbelgehäuseentlüftung samt Ölabscheider oben am Kupplungsgehäuse
9F-SA-H	26501 - 33660		1071cm ³ Motor mit Membrankupplung, geschlossenes Kurbelgehäuseentlüftungssystem, Kurbelgehäuseentlüftung samt Ölabscheider oben am Kupplungsgehäuse
9FD -SA-H	33661 - 33948		1071cm ³ Motor mit positiver Kurbelgehäuseentlüftung, also einer Membraneinheit auf dem Einlasskrümmer und einer Kurbelgehäuseentlüftung samt Ölabscheider oben am Kupplungsgehäuse. Ventildeckel ohne Entlüftungsstutzen.



Zylinderkopf

Der Zylinderkopf des Cooper 1071 S war als „11-Bolzen“-Kopf ausgeführt (mit 10 Bolzen und einer Schraube am Block befestigt- sichtbar links u. rechts des Ventildeckels). Ein originaler 1071er Zylinderkopf sollte eine Gussnummer 12A185 bzw. AEG163 aufweisen.



@MMCK Archiv_Austin Cooper 1071 Mkl S_EZ 1963

Besondere Merkmale des 1071 Mkl S:

Frontschürze an den beiden Aussenseiten rund.

Gültig für alle 1071 S: „Trockenes“ Stoßdämpfer Fahrwerk – die Hydrolastik wurde erst kurz nach Auslauf dieses Modells eingeführt.

Schalthebel aller 1.071S in schwarz – nicht verchromt, denn verchromte Schalthebel wurden erst Mitte September 1964 eingeführt, also nach Auslauf des 1.071S.

Tacho bis 120 MPH.

Stoßstangen mit Hörnchen und -Bügel aufgewertet

Türgriffe „offen“ und ohne Gegenknopf

Stahlfelgen 3,5 Zoll (4,5 Zoll gab es optional) in weiß OEW mit zentralem Chromdeckel

Serienmäßig nur mit 25l Linkstank, werksseitig gab es einen optionalen 25l Rechtstank
Obere Armaturenabdeckung mit flächigem Aschenbecher, Verkleidung incl. der A-Säulen in schwarzem Vinyl. Lenksäulenhalterung verchromt.



Räder



@MMCK Archiv_Dunlop Stahlfelge Cooper S



@MMCK Archiv_Dunlop Stahlfelge Cooper S mit Zentralkappe

Alle Cooper S Mkl waren serienmäßig mit 3,5 Zoll, 9-Loch Stahlfelgen Dunlop LP883 in OEW (WT3) lackiert bestückt. Diese waren mit zentralen Chromkappen versehen. Optional waren 4 ½ Zoll Stahlfelgen erhältlich.
Bereifung mit 5.20 x 10 Zoll Dunlop C41 bzw. 145 SR10 Radialreifen Dunlop SP41

Der Cooper 970 Mkl S



@MMCK Archiv_Morris Cooper 970 Mkl S



Chassis Nummern:

Bei allen Cooper 970 Mkl S begann die Chassis Nr. mit:

- Rechtslenker: Morris K-A2S4 und Austin C-A2S7
- Linkslenker: Morris K-A2S4L und Austin C-A2S7L

970 Cooper S hatten eine Fahrgestellnummer, die im Bereich zwischen 549501 und 550980 liegt. John Parnell deutet in seinem Buch darauf hin, dass der 970 Cooper S wohl in zwei Chargen von jeweils etwa 500 Autos gebaut wurde.

Chassisnummern sind von der Unterseite her auf ein kleines ovales Aluminium-ID-Etikett geprägt, das im Motorraum mit Kreuzschlitz Blechschrauben an der Oberseite der Kühlerverkleidung befestigt ist. Es sind keine weiteren Nummern in der Karosserie selbst eingeschlagen!



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Chassisplate

Bodynummer:

Ein Cooper 970 S sollte eine der folgenden Karosserienummern aufweisen:

Austin: 28155 - 38585

Morris: 27246 - 16366

Die Karosserienummer wurde auf eine etwa 7,5cm lange Metallplatte gestanzt, die auf der Motorhauben Quertraverse im Bereich der Hupe mit zwei Schweißpunkten angebracht und – wie auch das Hauben-Schloßblech - mit der Karosserie mitlackiert wurde



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Platte Karosserienummer

Motor

Der 970cm³-Cooper-S-Motor (ein „verkürzter“ 1071 Block) wurde eingeführt, um in damaligen Gruppe 1 Rennen in der 1000 cm³ Klasse starten zu können. Die Auslegung mit hochdrehendem Motor ermöglichte in Renneinsätzen herausragende Erfolge.

Motortyp	4-Zylinder, 970cm ³
Bohrung	70.64mm
Hub	61.91mm
Kompression	10:1
Leistung	65PS (48.5kw) bei 6.500 U/Min
Drehmoment	77.3Nm bei 5,000 U/Min

Motor Nummern Identifikation

Blocknummer eingegossen: AEG131, 151 und 28G233

Die Motornummer ist in ein Alutäfelchen eingepreßt, das an der Oberkante des Motorblocks – unterhalb der rechten Zündkerze - vernietet ist.

Die Typenbezeichnung änderte sich aufgrund spezifischer Modifikationen während des Produktionszeitraums von 9-Monaten.



Die Bezeichnungen sind in der folgenden Tabelle zusammen mit den jeweiligen Motornummern aufgeführt:

Motor Typ	Motornummer	Fertigung ab	Kommentare
9F-SA-X	29001 - 29003	Juni 64	970cm ³ Motor mit Membrankupplung, geschlossenes Kurbelgehäuseentlüftungssystem, Kurbelgehäuseentlüftung samt Ölabscheider oben am Kupplungsgehäuse
9FD-SA-X	29004 - 29036	Juli 64	970cm ³ Motor mit positiver Kurbelgehäuseentlüftung, also einer Membraneinheit auf dem Einlasskrümmer und einer Kurbelgehäuseentlüftung samt Ölabscheider oben am Kupplungsgehäuse. Ventildeckel ohne Entlüftungsstutzen.
9FE-SA-X	29037	Aug 64	Die Typenbezeichnung ändert sich in „FE“, um die Kurbelgehäuseentlüftung des Vergasers anzuzeigen, der Motor selbst bleibt unverändert
	29038	Aug 64	Modifizierte Ölabscheider- / Entlüftersteuerung. Druckschalter an der Ölfilteraufnahme
9F-SA-X	29039 - 29040	Aug 64	"E" entfällt in der Typenbezeichnung. Motor jedoch unverändert
	29041 - 29546	Aug 64	Neue Zahnräder vom Typ „B“ ersetzen die bisherigen "A" Typen und das Vorgelege mit Bezeichnung 22G 204 wird durch 22G 232 ersetzt.
	29547 - 29921	Okt 64	Verbesserte Ölfilteraufnahme sowie Ölwanne
	29922 - 29931	März 65	Wegen Undichtheiten kommen modifizierte Unterlegscheiben zwischen Getriebegehäuse und Motorblock zum Einsatz
	29932 - 30029		



@MMCK Archiv_Motorraum Cooper S

Zylinderkopf

Der Zylinderkopf des 970 Cooper S war als „11-Bolzen“-Kopf ausgeführt (mit 10 Bolzen und einer Schraube am Block befestigt).

Ein originaler 970er Zylinderkopf sollte stets eine Gussnummer AEG163 aufweisen.

Getriebe

Gussnummern sind auf der Vorderseite des Getriebegehäuses (unter dem Ölfiltergehäuse) zu finden. Der 970 Cooper S war mit einem 3-Synchron-Getriebe (Synchronisation nur 2. – 4. Gang) ausgerüstet.

Variante 1: Getriebeummer 22G190 (ausgestattet mit Zahnrädern vom Typ A und 22G 204 Vorgelege) – verbaut in 970-cm³-Motoren mit Nr. 29001 – 29040

1.Gang: 3.2:1

2.Gang: 1.916:1

3.Gang: 1.357:1

4.Gang: 1.00:1

Rückwärtsgang: 3.2:1

Endübersetzung: 3.76:1



Variante 2: Getriebeummer 22G333 (ausgestattet mit Zahnradern vom Typ B und 22G 232 Vorgelege) – verbaut in 970-cm³-Motoren mit Nr. 29041 – 30029

Weitere Merkmale:

Zusätzlich zu den ganz eigenen Motor- und Getriebespezifikationen hatte der 970 Cooper S folgende weitere mechanische Merkmale:

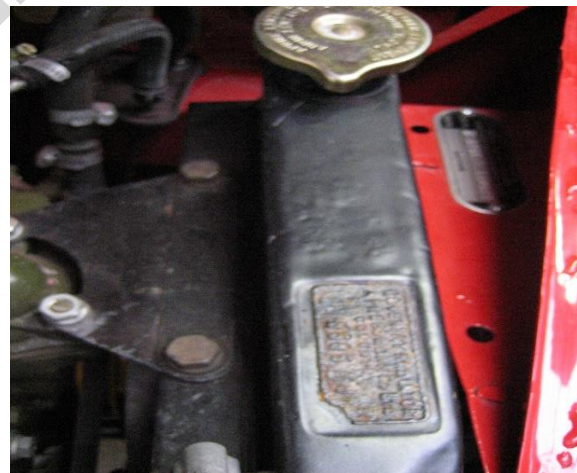
- SU HS2-Doppelvergaser mit einem schwarz lackierten Luftfilterkasten mit 2 Filterelementen und einem Herstelleretikett „Coopers“ auf der Vorderseite.
- Fächerkrümmer 3-armig
- Elektrische Kraftstoffpumpe
Optional zweiter 25 Liter Tank auf der rechten Seite gegen Aufpreis erhältlich.
- Die De-Luxe-Chromausstattung der normalen Minis war bei Cooper S stets serienmäßig.

Kühlsystem

- Stahl-Lüfterflügel mit 16 Blättern.
- Kühlerdeckel mit 7 psi Feder



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Lüfterflügel 16 blade



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Kühler 1071 Mkl S

Elektrik

- Batterie mit 34 Ah oder 43 Ah
- Anlasser Lucas Typ M35G
- Dynamo vom Typ Lucas C40 (Modell 22742A/D)
- Verteiler Lucas 23D4 (Teilenummer 40819E/H)



Bremsen

- Vordere 7 ½-Zoll-Scheibenbremsen mit vakuumunterstütztem 5,5-Zoll-Lockheed Bremskraftverstärker
- Der Hauptbremszylinder hatte eine größere Bohrung als der Standard-Cooper und baute mit 75 mm (gegenüber 60 mm) auch höher.
- Hintere Trommelbremsen waren serienmäßig verbreitert – ein breiter Gußkranz war am äusseren Rand angegossen, wodurch die hintere Spur an die durch die Bremsscheiben breitere vordere Spur angepasst werden konnte.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Trommelbremse hinten Cooper S versus Standard Mini

Fahrwerk

- Antriebswellen aller 970 Cooper S mit Gummi Kreuzgelenken.
- Stahlräder Dunlop 3,50 B x 10 Zoll mit 9 Belüftungslochern
Die Räder waren in Old English White (Code: WT3) lackiert und erhielten eine zentrale Radkappe aus Edelstahl.
Nur optional waren 4,5 x 10 Zoll Stahlfelgen erhältlich.
- Standardbereifung mit Radialreifen Dunlop SP41 und 145 SR10.
- Die Aufhängung aller Cooper S wurde im September 1964 vom „trockenen“ Gummifeder und Stoßdämpfer auf ein „nasses“ 263-psi-Hydrolastiksystem umgestellt.



Farben und Innenausstattung

Schalthebel anfangs in schwarz. Verchromte Schalthebel wurden erst Mitte September 1964 eingeführt.

Die folgende Tabelle enthält die für Cooper S damals verfügbaren Farben. In der „Mini Bibel“ von John Parnell wird angemerkt, daß auf Sonderwunsch auch zusätzliche Farben erhältlich waren. Zum Beispiel war Schwarz ein beliebter einfarbig ausgeführter (!) Sonderlack für den MK1. Aus diesem Grund kann die Tabelle nur die gebräuchlichsten Standard-Lackoptionen auflisten:

Farbe / BMC Farbcode	Sitzmaterial	Seitenteile	Teppiche
Almond Green GN 37 Dach in Old English White WT 3	Porcelain Green / Dove Grey	Dove Grey	Cumulus Grey
Old English White WT 3 Dach in schwarz BK 1	Tartan Red / Gold Brocade Grey	Gold Brocade Grey	Tartan Red
Fiesta Yellow YL 11 Dach in Old English White WT 3	Powder Blue / Gold Brocade Grey	Gold Brocade Grey	Powder Blue
Surf Blue BU35 Dach in Old English White WT 3 Nur bis Herbst 1965 erhältlich	Powder Blue / Gold Brocade Grey	Gold Brocade Grey	Powder Blue
Island Blue BU 8 Dach in Old English White WT 3	Cumulus Grey/ Gold Brocade Grey	Gold Brocade Grey	Cumulus Grey
Tartan Red RD 9 Dach in schwarz BK 1	Tartan Red / Gold Brocade Grey	Gold Brocade Grey	Tartan Red
Smoke Grey BU 15 Dach in Old English White WT 3 – nur bis März 1964	Dove Grey/ Dark Grey	Dove Grey	Grey und Cumulus Grey
Tweed Grey GR4 Dach in Old English White WT 3	Dove Grey/ Dark Grey	Dove Grey	Cumulus Grey



Sitze: Die Sitzverkleidung wurde mit einem Vinylmaterial gepolstert.

Innenverkleidung: Tür- und hintere Seitenverkleidungen wurden mit gleichem Material, farblich ergänzend oder auch kontrastierend ausgeführt.

Teppiche: Die Farben wurden durch die der Sitzbezüge bestimmt.
Teppiche bestanden aus Wollmaterial.

Dachhimmel und Sonnenblenden: Diese wurden mit dem gleichen cremefarbenen Material wie alle bisherigen Mini-Limousinen auch gefertigt – an dem spezifischen Muster gut erkennbar.



@MMCK Archiv_Frühe Sonnenblende vor Oktober 1964

Der 1275 Mkl S

Bauzeit: Austin - 14. Februar 1964 bis 11. September 1967
Morris - 25. Februar 1964 bis 6. September 1967

Stückzahlen: Total 14.313, davon
Austin 6.489
Morris 7.824



Listenpreis: DM 10.525,- (Austin Cooper S, Brüggemann 1966)

GBP 777,18 (Morris Oktober 1964)

Optionen: Rechtstank GBP 14,10

Ölwannenschutz GBP 7,5

Ölkühler GBP 12,1

Räder 4 ½ Zoll GBP 3,05



@MMCK Archiv_Morris Cooper 1275 Mk1 S

Zuordnung über Karosserienummern

Chassis Nummern:

- Austin: C-A2S7 mit Chassis Nr. 551501 bis 1066319
C-A2S7L für linksgelenkte Export Fahrzeuge
- Morris: K-A2S4 mit Chassis Nr. 552501 bis 1066320
K-A2S4L für linksgelenkte Export Fahrzeuge



Bodynummer:

Ein Cooper 1275 S sollte eine der folgenden Karosserienummern aufweisen:

Austin: 23155 - 66210

Morris: 23444 - 66220



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Platte Karosserienummer

Motor: Der 1275cm³-Cooper-S-Motor war nach den ersten Rennsport Erfolgen mit den kleineren S-Motoren nur die logische Folge. Die Vielzahl an Siegen in den verschiedensten Bereichen im Motorsport sprechen Bände – eine umfangreiche Anzahl von Büchern zum „Mini im Motorsport“ ist verfügbar.

Spezifikationen und Details des 1275 cm³-Motors:

Motortyp	4-Zylinder, 1275cm ³
Bohrung	70.61 mm
Hub	81,3 mm
Kompression	9,75:1
Leistung	75 PS (56kw) bei 5.800 U/Min
Drehmoment	107 Nm bei 3.000 U/Min

Motor Nummern Identifikation

Blocknummer eingegossen: Ab etwa Mitte 1965 auf der Block- Rückseite

AEG 312, AEG 634, AEG 312, AEG 634

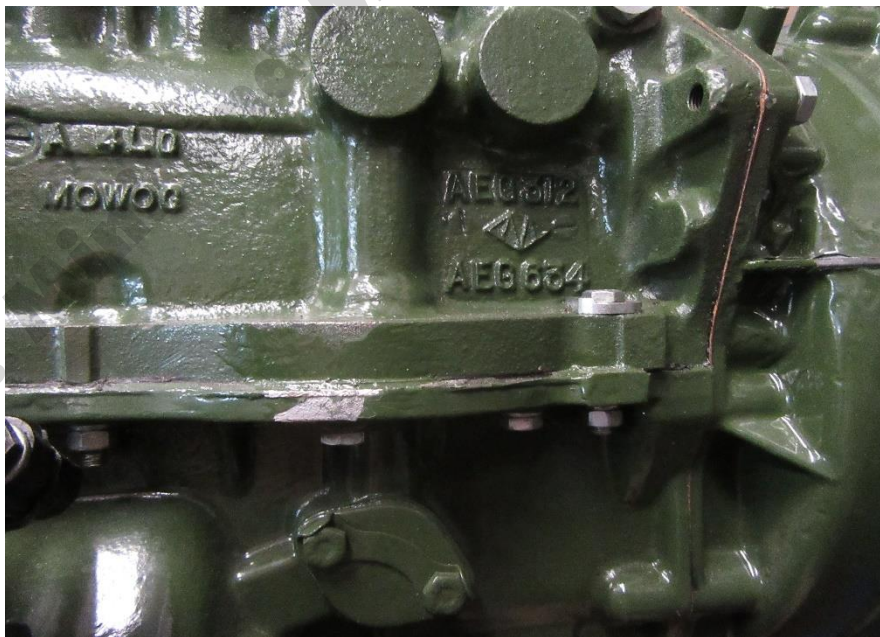
Die Motornummer ist in ein Alutäfelchen eingepreßt, das an der Oberkante des



Motorblocks – unterhalb der rechten Zündkerze - vernietet ist.

Die Typenbezeichnung änderte sich aufgrund spezifischer Modifikationen während des Produktionszeitraums. Die Bezeichnungen sind in der folgenden Tabelle zusammen mit den jeweiligen Motornummern aufgeführt:

Motor Typ	Motornummer	Fertigung ab	Kommentare
9F-SA-Y	31001	Feb 64	Einführung des 1275cm ³ -Motors
9FD-SA-Y	31406	Jun 64	Positive Kurbelgehäuseentlüftung mit Unterdruck Membran eingeführt
9FD-SA-Y	32177	Aug 64	Druckschalter an der Ölfilteraufnahme
9F-SA-Y	39204	Nov 65	Ventildeckel überarbeitet- Einführung des neuen Öldeckels aus Kunststoff
9F-SA-Y	40006	Jan 66	AEG148 durch neue AEG510 Nockenwelle ersetzt
9F-SA-Y	41234	Apr 66	Ersatz der Gummi-Kreuzgelenke durch Hardy-Spicer Gelenke



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Gußnummer Motorrückseite_Cooper Mk1S Thick flange



Farben und Innenausstattung

Cooper oder auch S hat es werksseitig nie in rot mit weißem Dach gegeben. Weiße Streifen auf der Motorhaube waren bei den frühen Versionen ebenfalls werksseitig nie verfügbar – auch nicht als Option. Diese Spezifikation fand sich ausschließlich bei Werks-Rennfahrzeugen.

Mit wenigen Ausnahmen wurden Cooper S stets mit kontrastierender Wagen-/ Dachfarbe ausgeliefert.

Die folgende Tabelle enthält die damals verfügbaren Farben. In der „Mini Bibel“ von John Parnell wird angemerkt, daß auf Sonderwunsch auch zusätzliche Farben erhältlich waren. Zum Beispiel war Schwarz (Code BK1) eine beliebter einfarbig ausgeführter (!) Sonderlack für den MK1.

Farbe / BMC Farbcode	Sitzmaterial	Seitenteile	Teppiche
Almond Green GN 37 Dach in Old English White WT 3	Porcelain Green / Dove Grey	Dove Grey	Cumulus Grey bzw. Grau
Smoke Grey BU15 Dach in Old English White WT 3	Grau/ dunkelgrau	Grau	Cumulus Grey bzw. Grau
Old English White WT 3 Dach in schwarz BK 1	Tartan Red / Gold Brocade Grey	Gold Brocade Grey	Tartan Red
Fiesta Yellow YL 11 Dach in Old English White WT 3	Powder Blue / Gold Brocade Grey	Gold Brocade Grey	Powder Blue
Surf Blue BU35 Dach in Old English White WT 3	Powder Blue / Gold Brocade Grey	Gold Brocade Grey	Powder Blue
Tartan Red RD 9 Dach in schwarz BK 1	Tartan Red / Gold Brocade Grey	Gold Brocade Grey	Tartan Red
Tweed Grey GR4 Dach in Old English White WT 3	Dove Grey/ Dark Grey		Cumulus Grey



Schiebefenster Verschlüsse stets in Kunststoff schwarz/weiß – die verchromten Metallverschlüsse wurden bereits im Mai 1963 – also vor dem Serienstart des 1275 S ersetzt. Sitze mit verstellbarer Rückenlehne: Werksseitige Sportsitze mit klappbaren Rückenlehnen wurden bereits 1965 auf der London Motor Show gezeigt, waren jedoch erst ab Januar 1966 bestellbar. Verfügbar erst ab Februar 1966 wurden etliche Fahrzeuge mit Standardsitzen geliefert und danach ab Verfügbarkeitsdatum durch die Händler ausgetauscht.

Recliners mit der verstellbaren Rückenlehne waren daher nur in ab Januar 1966 verfügbaren Farbkombinationen lieferbar (ergo nicht in Farbe Powder blue, die schon vorher auslief).

Änderungen in der laufenden Serie und Information

1964:

Schalthebel anfangs in schwarz. Verchromte Schalthebel wurden erst Mitte September 1964 eingeführt.

Alle Cooper S vor September 1964 waren noch mit Stoßdämpfern ausgerüstet.

September: Schalthebel - anfangs in schwarz - verchromte Schalthebel erst ab Mitte September

September: Einführung der Hydrolastik-Federung bei allen Limousinen incl. S
Ein originales Bodenblech war bei Hydrolastik Fahrzeugen mit 21 Blechlaschen zur Fixierung der beiden Hydrolastik Leitungen versehen.
Cooper S spezifische, etwas sportlicher abgestimmte Federelemente sind an Farbmarkierungen (bis 1965 und geändert ab 1965) erkennbar und in entsprechenden Listen nach Chassisnummer zuordenbar.

Dritter (faktischer) Gesamtsieg bei der Rally Monte Carlo auf einem Cooper 1.275 S (GRX 555D) mit Timo Makinen am Lenkrad und Paul Easter als Beifahrer. Alle englischen

BMC Team-Fahrzeuge wurden disqualifiziert, weil der damalige Teamchef Stuart Turner die neuen Einfaden-Jod-Lampen hatte montieren lassen. Rauno Aaltonen: "Diese waren in der Lichtausbeute tatsächlich besser. So war das Fernlicht in den Haupt-, das Abblendlicht aber in den Nebelscheinwerfern untergebracht, eine damals in England gemäß „Straßenverkehrsordnung“ vollkommen legale Vorgehensweise.

In dem Reglement der FIA für die Rally Monte Carlo 1966 stand, dass u.a. die Beleuchtung den entsprechenden Bestimmungen des Ursprungslandes, hier also England zu entsprechen habe." Demnach war die gewählte technische Lösung völlig legal.



Die Disqualifikation wurde jedoch nie zurückgenommen, obwohl der ganzen Motorsportgemeinde klar war, dass schlicht und ergreifend mit aller Gewalt ein französisches Fahrzeug (Citroen DS 21 von Pauli Toivonen) gewinnen sollte. Gerade die im Nachfeld besonders massive Presse-Berichterstattung glorifizierten Timo Makinen zum moralischen Sieger und die Minis zu motorsportlichen Märtyrern, deren Ruf ihnen bis heute bei motorsportlichen Auftritten vorausseilt.

1966: Im Kofferraum eines Cooper S befindet sich eine Abdeckplatte, die auf Stützen liegt. Diese waren bis Ende 1966 auf das Bodenblech genietet, danach punktgeschweißt. Bis Dezember 1966 waren einfache Heckklappen montiert, innen mit einer schwarzen Hartfaserplattenabdeckung, die mit 17 Kreuzschlitzschrauben befestigt war.

Ab Januar 1966 wurde der rechte Tank serienmäßig – davor war der Rechtstank lediglich als Option verfügbar.

Ab April 1966 wurde der Durchmesser des bisherigen Frischluftschlauch im Motorraum reduziert und mündete vor der Spritzwand in einem Reduktionsstück. Ölkühler wurden als 13-reihige Kühler erst im Januar 1966 serienmäßig – davor gab es ihn lediglich als Option, die stehend unter der Lichtmaschine montiert wurde.

1967: Alle bisherigen hinteren Seitenscheiben waren bei Cooper und S stets ausstellbar. Ausführung mit Chromrahmen und Klavierband- Scharnieren. Ab August 1967 erhielten die letzten Mkl S bereits die neuen NiroStahl Rahmen samt der neuen 2-Punkt Scharniere. Diese frühen NiroStahl Rahmen unterscheiden sich von den späteren Ausführungen durch eine einzelne Rahmen-Verschlussstelle vorne zwischen den beiden Scharnieren. Spätere Versionen hatten 2 Verschlussstellen mittig oben und unten am Rahmen.

Der Weg zum Cooper S

Die ersten Erfolge bei unterschiedlichen Motorsportveranstaltungen mit Mini 850 Limousinen hatten schnell zu dem leistungsfähigeren Cooper geführt, der dann auch in allen Bereichen des Motorsports enorme Erfolge feiern konnte.

John Cooper jedoch merkte sehr schnell, daß weit mehr möglich war. Der Cooper brauchte einen stärkeren Bruder!

Gemeinsam mit dem BMC Rennsport Direktor Stuart Turner und dem damaligen „Motoren Pabst“ Daniel Richmond von Downton Engineering konnte John Cooper nach langem Widerstand den BMC Boss George Harriman doch davon überzeugen. Dieser hatte insbesondere die erforderliche Investition in für die größeren Motoren notwendige neue Bohrwerkzeuge als unerschwinglich bezeichnet und musste wirklich erst nachhaltig überzeugt werden, gab jedoch letztlich dem Druck nach.



Der neue Motor wurde von Downton Engineering und Morris gemeinsam entwickelt. Der Hubraum dieses Motors hatte 1071 cm³ und der von Downton entwickelte Zylinderkopf (12A185 und später AFG163) war mit Nimonic-Ventilen sowie einer nitrierten Kurbelwelle bestückt. All diese Komponenten und sehr viel Feinarbeit führten zu einer damals enormen Spitzenleistung von 70 PS.

Gebremst wurde jetzt mit 7,5-Zoll-Scheibenbremsen, die den 7-Zoll-Scheiben des Mini Cooper in punkto Leistung und Lebensdauer weit überlegen waren.

Im März 1964 wurden dann bereits zwei weitere Cooper S-Varianten eingeführt. Der 970S war ein Homologations-Special, das einen kürzeren Block als der 1071S verwendete. Er wurde speziell für den Wettbewerb in den 1,0-Liter Serien entwickelt und leistete 65 PS.

Die zweite Neueinführung war der legendäre Mini Cooper 1275S. Die Spitzenleistung betrug 76 PS. Stuart Turner hatte auf eine serienmäßig etwas schärfere Nockenwelle gedrängt, ließ sich jedoch schließlich davon überzeugen, dass der 1275S auch von einer Bezirks-Krankenschwester problemlos eingesetzt werden müsse!

Größer, schneller - Mini im Rennsport als Grundlage für das bis heute gültige Image, das auf der Vielzahl von Rennsporterfolgen basiert:

Neben dem ersten Sieg bei der Monte Carlo Rally 1964 ließen weitere Rennsporterfolge dieses Jahr zu einem der erfolgreichsten in der Geschichte des Mini werden. Cooper holte John Fitzpatrick von Broadspeed für die British Saloon Car Championship, gewann die 1300-ccm-Klasse und wurde Zweiter im Gesamtklassement.

1965 war ein weiteres großes Jahr für BMC. Es begann mit dem zweiten Sieg des Mini bei der Rallye Monte Carlo. Ein brillantes Team, bestehend aus Timo Mäkinen und Paul Easter und einem 1275S, kombiniert mit Stuart Turners kluger Reifenwahl, schlug die gesamte Konkurrenz mit einem enormen Zeitvorsprung.

Rallye-Sieg um Rallye-Sieg wurde eingefahren - gekrönt vom Gewinn der Rallye-Europameisterschaft durch Rauno Aaltonen, der 1967 nochmals mit seinem Mini Cooper 1275S die Monte Carlo Rallye gewann.

Ganze Bücher wurden über dieses Auto, seine Einzelvarianten und Rennerfolge geschrieben, so daß hier nicht in allen Details die Entwicklung oder gar die Wettbewerbserfolge aufgelistet, sondern mehr die Besonderheiten, Unterscheidungsmerkmale sowie eine Auswahl historisch besonders relevanter Aspekte aufgezeigt werden.

Gerne unterstützt der MMCK bei einer Identifikation bzw. Typenzuordnung. Dieses Datenblatt erhebt keinesfalls den Anspruch auf Vollständigkeit. Der MMCK freut sich natürlich stets über Verbesserungsvorschläge und Ergänzungen.