

## Morris Cooper S Speeldoosje voor 40-plussers

Autotest | Tot voor kort moest een Mini voor mij rood zijn met een zwart dak; dan pas was het een echte Mini. U zult zich misschien afvragen hoe ik aan deze 'afwijking' ben gekomen. Welnu, volgens Freud ligt de oorzaak van de meeste afwijkingen veelal verscholen in de jeugd van 'de patiënt'. Na diepgravend onderzoek blijkt daar ook de oorzaak van mijn Mini-afwijking te liggen. Toen ik een jaar of 10, 12 was, woonde ik in een wat suffige jaren '60 nieuwbouwwijk in Deventer. Op een goed moment werd het rustige bestaan doorbroken door de komst van een nieuwe bewoonster; niet zo maar een bewoonster, nee, een bijzonder aantrekkelijke dame van een jaar of 35. Twee eigenschappen van deze dame spraken sterk tot de verbeelding van de mannelijke bewoners van de straat: het feit dat ze 'alleenstaand' was en het feit dat ze in een heuse Mini Cooper reed.

De eerlijkheid gebied te zeggen, dat vooral de volwassen mannen bijzonder in dat 'alleenstaand' waren geïnteresseerd. Als zij op zaterdag de ramen lapt waren er opeens opvallend veel mannen in de tuin aan het werk en ik heb nog steeds de indruk, dat mijn vader in die tijd veel vaker de hond uitliet, dan het brave beest gewend was.

Mijn vriendjes en ik hadden de jaren des ondersheids nog niet bereikt en hadden uitsluitend belangstelling voor de Cooper, de dame was vooral interessant vanwege haar afkeer van het wassen van de Cooper. En zo stond ik regelmatig met een emmer en een spons bij haar voor de deur om voor het luttele bedrag van &fnof;1,- (nu &euro; 0,45) de auto te wassen.

De pret heeft niet lang geduurd; na een jaar of twee kwam er een man in haar leven en verdween ze uit het onze. De herinnering aan de dame met de Cooper ben ik (en vele mannen met mij) nooit meer kwijt geraakt. Onnodig te zeggen dat het een rode Cooper met een zwart dak was!

### Ballenbak

En met die gedachten in mijn achterhoofd ging ik op weg naar de werkplaats van River House, het BMC-restauratiebedrijf van Michael Bax. Hoewel ik kom voor de Cooper kan ik het niet laten om een blik te werpen in de bescheiden 'showroom' van River

House. Wat de IKEA-ballenbak is voor een kleuter van vier is dit voor mij: even weer kind zijn tussen de auto's uit mijn jeugd. Morris Minors (waaronder een Traveller en een Tourer), een Austin Glider Traveller (in Monte Carlo outfit), een Triumph Herald, een Jaguar MkII en nog wat meer British stuff; dit is een half uurtje 'smikkelen en smullen'. Onder zachte aandrang van Michael gaan we naar de ruimte waar aan al dat fraais gewerkt wordt.



In goed gezelschap van een aantal restauratieprojecten stond daar 'onze' Morris Cooper S MkII '64; niet in rood-zwart, maar in smetteloos Smoke Grey met een Old English White dak. De kleur Smoke Grey geeft aan dat het een vroege '64-er is; in april van dat jaar werd deze kleur grijs namelijk vervangen door Tweed Grey.

De Cooper Mk1 is gebouwd van 1961 (de 1275 cc vanaf februari 1964) tot 1967, waarna de MkII werd aangekondigd. Van de Mk1 zijn 83.531 exemplaren gebouwd, waarvan 14.313 waren uitgerust met de 1275 cc. motor.

## Gestripte Cooper voor loop of sloop

Er is heel wat aan vooraf gegaan, voordat de auto zich in deze beter-dan-nieuwstaat bevond. Michael heeft de Cooper op een van zijn 'strooptochten' door Engeland gekocht in Birmingham; de auto werd te koop aangeboden in een advertentie in een plaatselijke krant. Vanaf 1982 had de auto geen asfalt of Engelse cobblestones meer onder de banden gehad; de auto stond namelijk 'dismantled' en wel in de schuur van een overmoedige Engelse amateur-restaurateur. De beste man was vol goede moed aan de restauratie begonnen, maar zag er na het ontdekken van de deplorabele staat waarin de auto zich bevond, geen heil meer in.



Michael kwam dus op het juiste moment, de koop was snel gesloten en de Cooper verhuisde (deels in 10 grote verhuisdozen) naar Nederland. De auto werd gestript en alle onderdelen werden schoongemaakt. De body werd gezandstraald en in de zinkprimer gezet. Alle bouten, moeren en overige losse onderdelen werden van verfresten ontdaan en van een beschermende laag voorzien. Het plaatmateriaal, dat niet meer te redden was, is vervangen door de naar origineel model gefabriceerde MiniMachine 'bodypanels', waarna de body is gecoat met 'aluspritz'. Daar overheen komt dan een laag primer, twee lagen matte kleurverf en een heldere blanke laklaag en vervolgens worden de dorpels en holle ruimtes behandeld met een roestwerende waslaag.



## En toen kon het opbouwen beginnen

In de tijd dat de body bij de spuiter was heeft Michael de voor- en achterwielophanging gedemonteerd, gezandstraald en van een zwarte laklaag voorzien. Daarna is alles weer opgebouwd met gebruikmaking van nieuwe rubbers, kogelgewrichten en Koni Sport schokbrekers. En zoals bij alle Coopers die Michael restaureert wordt ook op deze Morris een volledig nieuw remsysteem aangebracht. Dat is nodig ook, want de Cooper zal straks een topsnelheid halen die hoger ligt dan de snelheid die de auto ooit gereden heeft. Terug van de spuiter wordt een nieuwe, met katoen omwonden kabelboom in de auto gemonteerd. Ook komt er een wisselstroomdynamo in plaats van de standaard geleverde gelijkstroomdynamo.

Ook de motor van de Cooper is door Michael grondig onder handen genomen; de gebruikelijke Hepolite zuigers worden vervangen door 73,5 mm Powermax zuigers, die de capaciteit van de motor doen toenemen tot 1380cc. Hoewel er in de loop der tijd sterkere cilinderkoppen op de markt zijn verschenen wordt de oorspronkelijke cilinderkop (de AEG 163) weer gemonteerd. De startmotor en de dubbele SU-carburateurs worden gereviseerd en teruggeplaatst. Wanneer zo de hele motor weer is opgebouwd worden de motor en body, na een wekenlange scheiding van tafel-en-bed weer met elkaar herenigd.

Hierna zijn nieuwe rubbers aangebracht voor deuren, ramen en kofferklep. In het dashboard is de originele snelheidsmeter (die tot 130 MPH gaat) vervangen door een nieuwe Smiths snelheidsmeter (tot 200 km/u). Ook is er recht achter het originele grote stuurwiel een Smiths toerenteller geplaatst. Hoewel de voorstoelen nog goed bruikbaar waren, zijn deze vervangen door de destijds optionele verstelbare stoelen, die in de originele kleuren leverbaar zijn. Een nieuwe hemel en nieuw tapijt brachten ook het interieur van de Cooper weer in nieuwstaat.



## Zelfs de kofferruimte werd als nieuw

In de kofferruimte treffen we twee tanks aan, die destijds als extra voorziening op de Coopers leverbaar waren. Hoewel ik in de veronderstelling verkeerde dat alle Coopers standaard waren uitgerust met een dubbele tank, lees ik in het bijzonder uitgebreide standaardwerk 'Original Mini Cooper and Cooper S' van John Parnell, dat dit pas vanaf medio 1966 het geval was. Met een nieuw 'bootboard', de afdekplaat in de kofferruimte, zag ook deze uiterst minieme opbergplaats er weer als nieuw uit. Tenslotte werden er nieuwe bumpers met de zo kenmerkende 'cornerbars' en rozetten gemonteerd en kwam er een roestvrij stalen grille op de Cooper.

## In showroomstaat, maar helaas al verkocht

En zo trof ik de Cooper S in showroomstaat aan. Tot mijn spijt had Michael de auto al verkocht; op het

moment dat u dit leest maakt de nieuwe Duitse eigenaar er de Autobahn mee onveilig. Het is overigens niet de eerste Cooper die Michael naar het buitenland verkoopt; vooral Amerikanen zijn uiterst gecharmeerd van deze kleine racemonstertjes.

Bovendien blijken het zo'n beetje de ideale klanten zijn; ze willen het beste van het beste en zeuren niet over de prijs die daar tegenover staat. In de hoek van de werkplaats stond een Cooper in de kleurencombinatie Almond Green met Old English White dak; nog lang niet klaar, maar al wel verkocht...aan een Amerikaan.

Toen ik de werkplaats verliet keek ik nog één keer om naar de Cooper S, Smoke Grey en Old English White, twee schitterende klassieke, puur Engelse kleuren. Ik denk dat ik mijn afwijking kwijt ben; zo mooi was die dame nou ook weer niet.

Enige tijd later had ik nog even contact met Michael over een aantal technische zaken met betrekking tot de Cooper en dit artikel. Aan het eind van dat gesprek laat hij zich terloops ontvallen, dat hij inmiddels begonnen is met de restauratie van een &hellip;&hellip;. rode Cooper S met een zwart dak en 'Oh ja, de auto is nog niet verkocht'. Bij mij begint het weer te kriebelen, ik twijfel, wie zal ik bellen? Een psychiater of de bank? ■



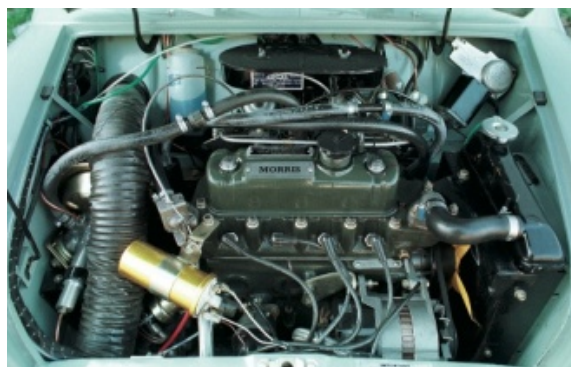
## Specificaties

### Morris Cooper S Morris

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	305 x 141 x 135 cm
Wielbasis	203 cm
Gewicht	635 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1275 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	85 pk @ tpm
Koppel	n.b.
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10 sec.
Topsnelheid	195 km/u
Verbruik gemiddeld	8,3 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 4.000,-
Prijs instapmodel	€ 4.000,-