



*Nach langem Suchen
aus der Schweiz
importiert: 65er Austin
Cooper S Mk1*

ENDZIEL

Austin Cooper S Mk1

Insgesamt bald neun Jahre nahm die Restauration des 1992 von Matthias Boller gekauften Austin Cooper S Mk1 in Anspruch. Denn mit "halb-garen" Lösungen wollte sich der gelernte Flugzeugtechniker aus Seligenstadt auf gar keinen Fall zufriedengeben. Zudem sollte der Mini so weit wie nur eben möglich mit Originalteilen und nicht mit Repro-Parts instandgesetzt werden.

Den Cooper habe er nach sehr langem Suchen aus der Schweiz importiert, erzählt Matthias. Da stellt sich die Frage, ob es aus einem ganz bestimmten Grund exakt dieses Modell sein musste. Einen originalen Cooper S der ersten Generation nach allen Regeln der Kunst zu restaurieren, sei im Normalfall so etwas wie das Endziel eines jeden Mini-Freaks, der sich mit dem Aufbau klassischer Modelle beschäftigt, erklärt Matthias und meint weiter: "Meist fängt man mit irgendeinem alten Mini an und kommt schließlich auf den Trichter, dass es als nächstes unbedingt ein Cooper S sein sollte." Doch die sind bekanntlich äußerst rar, vor allem in unverbasteltem Zustand.

So hatte Matthias denn auch schon eine ganze Weile erfolglos nach einem derartigen Mini Ausschau gehalten. So lange, bis ihm ein Freund eine Zeitung mitbrachte, in der das Objekt seiner automobilen Begierde zum Kauf angeboten wurde. So ganz ernst hat der Seligenstädter die Annonce aus der Schweiz damals aber gar nicht

genommen. Denn er vermutete, dass der Mini viel zu teuer gewesen wäre, als dass er ihn sich hätte leisten können. Schließlich wurde der Cooper S gegen Höchstgebot offeriert, und zudem hörte sich die Beschreibung nach einem wirklich guten Auto an. Doch da Matthias wusste, dass sein Freund bei der nächsten Zusammenkunft fragen würde, ob er sich denn um den Mini gekümmert hätte, fühlte er sich irgendwie verpflichtet, anzurufen. Das tat er dann auch, obwohl ihm das Ganze ziemlich aussichtslos erschien. Schließlich ließ sich Matthias Fotos und die Fahrzeugpapiere als Kopie schicken. Wie er sich erinnert, fiel ihm gleich positiv auf, dass der Besitzer vorrangig Bilder von den "Problemzonen" des betagten Cooper zusammengestellt hatte. Es war also ein wirklich ehrliches Angebot. Nach intensiverer Prüfung und einem Besichtigungstermin stand für Matthias fest, dass es sich tatsächlich um einen waschechten Cooper S Mk1 handelte. Ein Original mit "matching Numbers"! Also einem Motor, der ohne Frage

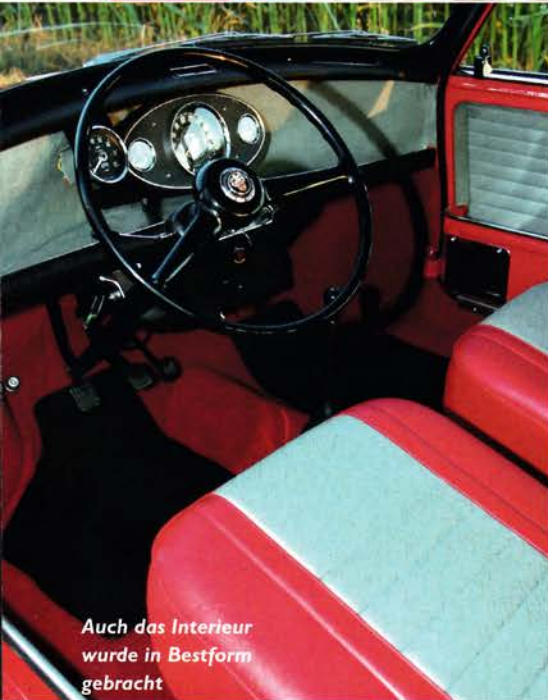
65H



Der Motor war bereits vor der Komplettüberholung in beachtlich gutem Zustand

in diese Karosserie gehörte, und nicht mit irgendeinem Triebwerk aus einem anderen Mini. Auch mit Produktionsdaten versehene elektrische Bauteile wie Zündspule, Blinkerrelais oder der Fernlichtschalter im Fußraum und, wie sich später nach Entschlüsselung der Codes herausstellen sollte, sogar die Scheiben - alles gehörte zusammen. Der Mini war ganz genau das, was Matthias als Restaurationsobjekt vorschwebte. Machen wir es also kurz: Er kaufte das Auto.

Der Mini kam aus erster Hand. Ursprünglich hatte er mal einer im Berner Oberland ansässigen Zahnärztin gehört. Nach ihrem Tod hatte der Cooper dann rund 15 Jahre in einer Garage gestanden, bevor der Erbe ihn schließlich verkaufen wollte.



links: Die alten Sitze blieben erhalten, wurden aber komplett neu aufgearbeitet



Auch das Interieur wurde in Bestform gebracht



links: Alles sauber gemacht - auch der Kofferraum



Tip-top restauriert zeigt sich der Mini von Matthias Boller

Den Mini anzulassen, versuchte Matthias seinerzeit erst gar nicht; rollfähig aber war das Auto. Und als es dann in Deutschland stand, begann der frischgebackene Besitzer damit, die abgeschraubten und ausgebauten Teile wieder zu montieren, die im Kofferraum lagen. Matthias wollte sich einen Überblick darüber verschaffen, was alles vorhanden und in welchem Zustand war. Wie er sich erinnert, schien zu 90 Prozent alles komplett zu sein, wenn auch in teil-

weise maroder Kondition. Schließlich stellte er eine Batterie hinein, um die Elektrik durchzuchecken. Gleich in dem Moment, in dem er sie angeschlossen hatte, ratterte die Benzinpumpe los, die - weil sie leer war - Luft zog. Auch sonst funktionierte bis auf einen Scheinwerfer alles. Fast vier Jahre zogen ins Land, bis mit dem eigentlichen Aufbau begonnen werden konnte. Bis dahin galt es erst noch, fehlende Komponenten und zum Beispiel auch Reparaturble-

che aus alten Beständen zu besorgen. Komplett ausgetauscht werden sollte das Getriebe, denn wie Matthias berichtet, war dieses wohl irgendwann gegen ein "eine Nummer moderneres Teil" ausgetauscht worden. Es handelte sich dabei um ein 4-Gang-Synchro, während das Original nur ab dem zweiten Gang aufwärts

Stehen hoch im Kurs: Cooper S der ersten Generation



65er Austin Cooper S Mk1

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

MOTOR

Reihenvierzylinder, 1275 ccm, HS2-Doppelvergaser, elektrische Benzinpumpe, 78 PS

AUSPUFF

1 Topf, Cooper S

GETRIEBE

3-Gang-Synchro (1. Gang unsynchronisiert)

FAHRWERK

Hydrolastik

BREMSEN

7,5-Zoll-Scheiben, Cooper S

RÄDER/REIFEN

Dunlop "LP883" in 4,5 x 10-Zoll mit 145/10-Reifen

KAROSSERIE

komplett mit Originalblechen restauriert, Lackierung in "Tartan Red"

INTERIEUR

Standard-Lenkrad, Original-Instrumente, Smith-Drehzahlmesser, neu bezogene Original-Sitze

Der Cooper rollt auf 4,5 x 10-Zoll-Dunlop-*"LP883"*-Felgen mit 145/10-Reifen



synchronisiert war. "Allein dieses spezielle Getriebe aufzutreiben, hat mich Jahre gekostet", so Matthias. Noch ohne Internet und Möglichkeiten wie eBay, suchte er sich alles auf Märkten und in Fachzeitschriften zusammen.

Dann kam der Zeitpunkt, an dem es Sinn machte, den Mini bis auf die letzte Schraube zu zerlegen, um ihn anschließend komplett neu aufzubauen. Dabei standen neben etlichem anderen die üblichen

Fahrwerksarbeiten und natürlich Schweißereien in größerem Umfang auf dem Programm. Flickwerk sollte bei letzteren allerdings keinesfalls betrieben werden. Vielmehr achtete Matthias darauf, die zu erneuernden Bleche exakt an den

alten Nähten zu verschweißen. Besonderes Augenmerk richtete er dabei auf die Spaltmaße, die sich heute merklich präziser zeigen als im Werkszustand. "Was bei einem Engländer kein Problem ist", schmunzelt Matthias. Später wurde der Mini komplett neu lackiert, wobei die Karosserie über den fabrikseitigen Rostschutz hinausgehend komplett spritzverzinkt wurde.

Ganz im Gegensatz zum Blech konnte dem Motor im Zuge der Komplettüberholung ein erstaunlich guter Zustand diagnostiziert werden. Der 1275er schien offensichtlich schon einmal überarbeitet worden zu sein. Die Zylinder zeigten sich auf erstes Übermaß gebohrt, und es mussten lediglich die Kolbenringe ausgetauscht und der Block neu durchgehont werden. Darüber hinaus wurden natürlich, wo es notwendig war, alle Verschleißteile ausgetauscht. Nach der ersten Revision kann das Triebwerk, wie Matthias feststellte, nicht mehr allzuviel gelaufen sein. Denn er bemerkte beim Zerlegen Einbaufehler, die offensichtlich bei den damaligen Arbeiten gemacht worden waren. Und

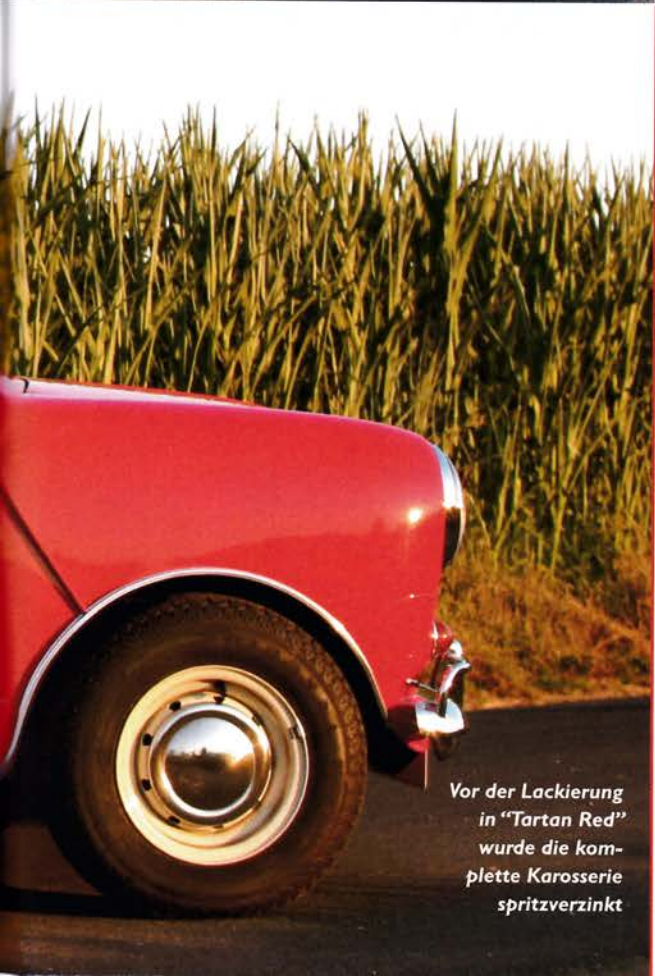
das hätte wohl fatale Folgen gehabt, wenn das Auto noch ausgiebig gefahren worden wäre.

Der tadellosen Karosserie und perfekten Technik entspricht auch das Interieur. Wie bei allem anderen stand hier Originalität an oberster Stelle, wobei es jedoch unumgänglich war, die Sitze neu zu beziehen. Gestell sowie Innereien der Polster blieben aber erhalten und wurden nur überarbeitet. Das passende Bezugsmaterial orderte Matthias bei der englischen Company Newton Commercial, die sich darauf spezialisiert hat, Pendants zu alten Materialien anzubieten.

Alles in allem könnte man meinen: Endziel mit Bravour erreicht! Doch wie Matthias verrät, hat er das nächste Projekt bereits gestartet. Zu seinen derzeit vier angemeldeten Minis wird sich ein fünfter gesellen. Zwar kein Cooper S, aber doch ein weiterer Mk I soll in Anlehnung an die Renn-Cooper der 60er Jahre auf die Räder gestellt werden...

Text: Michael Stein
Fotos: Peter Schulz





Vor der Lackierung in "Tartan Red" wurde die komplette Karosserie spritzverzinkt

CITY-QUIZ

WER ERKENNT DIE STADT?

Der Mini ist überall zu Hause. Und doch zeichnet ihn sein nicht immer ganz unkomplizierter Charakter als typisch britisches Automobil aus. Trotzdem: Wer einen Mini fährt, der liebt seinen Wagen. Da trifft man sich nicht unbedingt auf einer gewöhnlichen grünen Wiese oder auf dem Supermarkt-Parkplatz. Zumindest in diesem Fall steht den Fahrern des liebenswürdigen Kleinswagens ein ganz besonderes Areal zur Verfügung.



Nahe welcher Stadt trifft sich die Mini-Szene auf den Bildern?

MINI1 Stafford MINI2 Sheffield MINI3 Seefeld

Minis in Action gibt es vom 15. bis 17. Juni auf dem Nürburgring zu sehen – das Oldtimerfestival lockt mit interessanten Autos und spannenden Rennen. Und Du kannst (mit Begleitung) dabei sein:

Unter allen Teilnehmern unseres Gewinnspiels verlosen wir 2 x 2 Freikarten für das Oldtimer-Spektakel am Ring!



Schickt eine SMS mit Eurer Antwort MINI1, MINI2 oder MINI3 an die 31000*. Dieser Service ist nur aus den deutschen Mobilfunknetzen und dem deutschen Festnetz erreichbar. Alternativ könnt Ihr auch eine ausreichend frankierte Postkarte senden an:

**MINI SCENE INTERNATIONAL
"City-Quiz"
Postfach 1610,
D-45674 Herten**

Einsendeschluss ist der 24. April 2007. Es gilt das Datum des Poststempels. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Wir wünschen Euch viel Glück!



(*Vest-Netz, 0,49 EUR/SMS, inkl. VFD2-Anteil 0,12 EUR)