



Datenblatt Cooper 997 und 998 Mkl_Short

www.mini-klassiker.de

Autor: Patrick Stellwag_Oktober 2022



Mini Cooper 997 und 998 Mkl: Die Story_Short

Wenn von einem Cooper der ersten Serie die Rede ist, gilt es zwischen den beiden oben genannten Versionen zu unterscheiden, auch bzw. vielmehr gerade weil der Cooper 997 hierzulande nahezu ausgestorben ist und damit ganz besondere Beachtung verdient.

Im Grunde gleicht der 998 Cooper seinem Vorgänger natürlich sehr, er unterscheidet sich jedoch in einigen und dabei nicht unwesentlichen technischen Details: Als Beispiel sei hier der Unterschied zwischen dem langhubigeren und rauheren 997 cm³ und dem etwas quadratischeren 998 cm³ Motor aufgeführt.

Bauzeit 997 Cooper: 11. Juli 1961 bis 21. April 1964 (Austin)

11. Juli 1961 bis 13. Januar 1964 (Morris)

Bauzeit 998 Cooper: 20. November 1963 bis 8. September 1967 (Austin)

20. November 1963 bis 13. September 1967 (Morris)



@ MMCK Archiv_BMC Corp._Pressefoto_ Austin Cooper 997



Stückzahlen: Mini-Cooper Mkl: 64.524 gesamt, davon

Austin Cooper 997cm³: 12.395
Morris Cooper 997cm³: 12.465
Total: Cooper 997 cm³: 24.860

Austin Cooper 998cm³ Mkl: 17.837
Morris Cooper 998cm³ Mkl: 21.827
Total Cooper 998 cm³: 39.664 (bisher 39.364)

Listenpreis in D am 1. September 1963 (Importeur Brüggemann)

Mini 850 Mkl Super-de-Luxe: DM 5.980,00
Mini Cooper 997 Mkl: DM 7.410,00
Mini Cooper 1071 S Mkl: DM 9.575,00

Der Weg zum Cooper

Erste achtenswerte Erfolge bei unterschiedlichen Motorsportveranstaltungen mit Mini 850 Limousinen zeigten schnell, welch sportliches Potential in diesem Kleinwagen steckte. Unterstützt durch erste erfolgreiche Tuningmaßnahmen an normalen Minis war dann der Weg zu leistungsgesteigerten Versionen ab Werk nicht weit, zumal ein solches Projekt prominente Befürworter hatte.

Als die ersten Mini Cooper auf den Markt kamen, war der Mini selbst erst 2 Jahre alt und bisher ausschließlich mit 848cc Motor verfügbar gewesen. In den daraufhin folgenden knapp drei Jahren sollte der Cooper in nicht weniger als 5 Motor- und Leistungsvarianten angeboten und verkauft werden. Die 1967 gefertigte Cooper Mkl Nachfolgerversion wurde MkII genannt und ist Inhalt eines separaten Typenblatts.

Die Unterschiede zu allen Standard-Mini sind sehr zahlreich und komplex.

Sie lassen sich nicht in wenigen Zeilen aufzeigen - hierzu gibt es jedoch sehr aussagefähige und detaillierte Bücher.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Padua 2013_Austin Cooper Mkl



Änderungen in der laufenden Serie 997 cm³ Cooper
11. Juli 1961: Einführung Austin Se7en Cooper und Morris Mini Cooper Ausstattung wie Austin und Morris Mini Super, Doppelvergaser HS2, 7-Zoll Scheibenbremsen Austin 997 = 1.Chassis Nummer C/A2S7 138301, Body Nr.105, Motor Nr.103 Morris 997 = 1.Chassis Nummer K/A2S4 138311, Body Nr.110, Motor Nr. 106
September 1961: Offizielle Markteinführung des Austin Se7en Cooper und Morris Mini-Cooper Beide bis auf Kühlergrill und Badges identisch. Kaufpreis: GBP 679.-
Januar 1962: Austin Se7en Cooper mit neuer Bezeichnung Austin Mini-Cooper
März 1963: Einführung verbesserter Bremscheiben vorne Austin ab Chassis Nr. C/A2S7 382832 und Morris ab Chassis Nr. K/A2S4 382183 Serienmäßig leistungsfähigere Heizung (Ab Body Nr. 013823).
Mai 1963: Fensteröffner modifiziert (2-Punkt Befestigung, ab Body Nr. 015069). Federung: Stahl-"Trompeten" werden durch Aluminium -Elemente ersetzt Austin ab Chassis Nr. C/A2S7 401300 und Morris ab Chassis Nr. K/A2S4 4000370
Januar 1964: Auslauf 997cm ³ Motoren Austin: Letzte Chassis Nr. C/A2S7 489222 und Morris: Letzte Chassis Nr. K/A2S4 487907 997cm ³ werden durch die neuen 998cm ³ Cooper Motoren ersetzt
Gemäß Parnell (Seite 48): Letzter Austin Mk I 997: Chassis Nr. 555232, Body Nr.24143, Motor Nr. 28634 - 21.April 1964 Letzter Morris Mk I 997: Chassis Nr. 522751, Body Nr. 22050, Motor Nr. 25696 - 13.Januar 1964

Unterscheidung Mini und Cooper Mkl im Allgemeinen

Gerne zitierte, und vom normalen Mini abweichende Unterscheidungsmerkmale wie „Zweifarbigkeit“ oder gar „weißes Dach“ sind pauschal nicht korrekt und sollten somit bei Kaufentscheidungen keinesfalls als alleinige und die Echtheit bezeugende Merkmale herangezogen werden.



Entgegen dem heutigen Volksmund erhielten den Zusatznamen „Cooper“ ausschließlich nur die werksseitig leistungsgesteigerten Versionen, die sich in Motorisierung, Fahrwerk und Ausstattung von den normalen Serien-Mini (nicht Cooper) deutlich unterschieden.



AUSTIN/MORRIS MINI COOPER

Moteur de 997 cm³. Voiture compacte du type sport.
Équipée maintenant de la fameuse suspension Hydrolastic.

Motor: 997 cc. Kompakte personenwagen van het sporttype. Nu eveneens uitgerust met de befaamde Hydrolastic ophanging.

Copyright free. Press Office,
The British Motor Corporation,
Longbridge, Birmingham,
England

NEG. No. 125762

@MMCK Archiv_BMC Corporation/ Pressefoto_Morris Cooper 997

Markt

Angesichts der deutlichen Preisentwicklung der Cooper und S Versionen sei heute bereits vor einer geplanten Beschaffung die Einbeziehung eines Spezialisten bzw. eines kompetenten Mitglieds eines Mini Clubs dringend empfohlen.

Nachbauten:

Diese sind nicht zu verwechseln mit Fahrzeugen, die im Laufe ihres Lebens unter Verwendung eines besseren gebrauchten oder komplett neuen Chassis neu aufgebaut wurden (re-shelled). Echte Plagiate oder eben Nachbauten, die einen hohen Wert suggerieren, diesen jedoch aufgrund der tatsächlichen technischen Basis nicht darstellen, finden sich leider immer wieder.

Datenblatt_Cooper 997 und 998 Mkl



Spezifikationen	Cooper 997 cc	Cooper 998 cc
Motor	997cc 4-Zyl OHV Einfache Ventildfedern	998 cc 4-Zyl OHV Doppelte Ventildfedern
Motor-Bezeichnung	9F	9FA / 9FD
Bohrung/ Hub	62.43 x 81.28mm	64.6 x 76.2mm
Verdichtungsverhältnis	09:01	High comp: 9:1 Low comp: 7.8:1
Leistung	55 PS bei 6,000 U/ Min	55 PS bei 5.800 U/Min
Drehmoment	73,9 Nm bei 3.600 U/ Min	High: 77Nm/3.000 U/min Low: 75,9 Nm/ 2.900 U/Min
Getriebe	4.Gang 3,765 3. Gang 5,11 2.Gang 7,21 1.Gang 12,05 Optional 3,44:1 Endübersetzung	
Lenkung	Zahnstangen-Lenkung	
Bremsen	VA hydraulische 7Zoll Scheibenbremse HA Trommeln	
Radaufhängung	Einzelrad-Aufhängung	
Radaufhängung VA	Doppelte Querlenker, Gummi- Federelemente, Armstrong Stoßdämpfer/ ab 1964 Hydrolastik- Federelemente	
HA	Längs-Lenkerarme, Gummi- Federelemente, Armstrong Stoßdämpfer Ab 1964 Hydrolastik-Federelemente	
Felgen	Stahl 3.5 x 10 Zoll (werksseitig keine weiteren Optionen)	
Reifen	Dunlop SP3 5.20-10 Radialreifen (bis 1964) Dunlop SP41, 145-10 Radialreifen ohne Schlauch (ab 1964)	
Radstand	2.032 mm	
Länge	3.054mm	
Breite	1.397mm	
Höhe	1.346mm	
Spurweite VA	1.213mm	
Spurweite HA	1.166mm	
Gewicht	636kg	
Tankinhalt	25 l	
Höchstgeschwindigkeit V/max	140 km/h	145 km/h



@MMCK Archiv_Matthias Boller_Austin Cooper Mk1

Werkseitig angebotene Zubehöre und Optionen:

- Endübersetzung 3.44:1 (bis 1964)
- Eng gestuftes Getriebe (ab 1964)
- Heizung/ Frischluft-Serie ab `62 anstatt Umluft
- Radio
- Kotflügel Rückspiegel
- Verbundglas Frontscheibe
- Sitzgurte
- Verstellbare Rückenlehne (ab 1965)
- Beheizbare Heckscheibe (ab 1967)
- Farbe (Reparatur Kit)
- Zusatz-Scheinwerfer
- Zusatz-Paneel für zusätzliche Schalter
- Werkzeugsatz
- Gummi-Fußmatten



Änderungen in der laufenden Serie Cooper Mkl 998 cm³
November 1963: Fertigungsstart 998cm ³ Motoren
Januar 1964: Auslauf 997cm ³ Motoren Austin: Letzte Chassis Nr. C/A2S7 489222 und Morris: Letzte Chassis Nr. K/A2S4 487907 Cooper 997cm ³ wird durch die neuen Cooper mit 998cm ³ Motor ersetzt
Gemäß Parnell (Seite 48): Letzter Austin Mkl 997: Chassis Nr. 555232, Body Nr.24143, Motor Nr. 28634 - 21.April 1964 Letzter Morris Mk I 997: Chassis Nr. 522751, Body Nr. 22050, Motor Nr. 25696 - am 13.1. 1964
998 Cooper Motorenbezeichnung 9FA: Austin ab Chassis Nr. C/A2S7 502447 und Morris ab Chassis Nr.K/A2S4 502482
Gemäß Parnell (Seite 48): 1. Austin Mk I 998: Chassis Nr. 486096, Body Nr. 20825, Motor Nr. 102 - 20.Nov. 1963 1. Morris Mk I 998: Chassis Nr. 491251, Body Nr. 20862, Motor Nr. 117 - 20.Nov. 1963
Februar 1964: Der Radius der Scheibenwischer wird von 130° auf 120° reduziert – der größere Winkel führte vorher zu defekten Wischergummis, die sich am Scheibengummi „wund rieben“.
März 1964: Dunlop SP41 Radialreifen werden Serienstandard
Juli 1964: Einführung Bremsreduzierventil mit reduzierter Bremsleistung für Hinterachse
September 1964: Einführung der Hydrolastic Federung Austin ab Chassis Nr. C/A2S7 633719 und Morris ab Chassis Nr. K/A2S4 550743 Einführung neuer Kupplungs-Federteller (Ab Motor Nr. 9FA SA H 3780) Einführung Schalthebel mit Gummilager Schaltgabeln mit größerer Kontaktfläche (Ab Motor Nr.9FD SA H 1701) Einführung von die Unfallsicherheit erhöhender gepolsterter Sonnenblenden sowie Rückspiegel mit Kunststoffrahmen (bisher Metall)



Oktober 1964: Einführung neuer, verstärkter Antriebswellen
November 1964: Sitzbefestigungen vorne bisher mit nur einer Befestigungsposition. Diese werden nunmehr ersetzt durch eine neue Aufnahme mit 3 verschiedenen Befestigungspositionen.
Januar 1965: Einführung eines leistungsfähigeren Kühlers
Mai 1965: Neuer Dichtring am Primärrad
November 1965: Optional können nunmehr Sitze mit verstellbarer Rückenlehne bestellt werden.
Januar 1966: Einführung der Gegenknöpfe "Safety bosses" an den Türgriffen (Ab Chassis Nr. 47949)
Oktober 1967: Serien-Auslauf der beiden Austin und Morris Mini-Cooper Mkl Gemäß Parnell (Seite 48): Letzter Austin Cooper 998 Mkl: Chassis Nr. 1068160, Body Nr. 66239, Motor Nr. 29153 am 8.September 1967 Letzter Morris Cooper 998 Mkl: Chassis Nr. 1064876, Body Nr. 66247, Motor Nr. 29312 am 13.September 1967 Ersatz durch Mini-Cooper MkII

Getriebe:



@MMCK Archiv_22G68 Getriebe mit Verbindungsstück zum Alu-Schalthebel



Getriebe Zuordnungstabelle Mkl (1959 bis 1967)

Gehäuse Nummer	Teile Nummer	Beschreibung
22A363		Cooper 997cm ³ , Konustyp Synchronkörper, "Remote", 62mm Lager, Kreuzgelenk, Vorgelege 22A350
22G68		Cooper 997, 3-Gang Synchronisierung, 'A' Typ "Remote" (= Alu-Schaltheils-Version), Endübersetzung 3,76, Kreuzgelenke, Vorgelege 22G76
22G68		Cooper 997, 3-Gang Synchronisierung, 'B' Typ "Remote", Endübersetzung 3,76 (3,44 optional), Kreuzgelenke, Vorgelege 22G204
22G68		Cooper 998, 3-Gang Synchronisierung, 'B' Typ "Remote", Endübersetzung 3,76 (3,44 optional), Kreuzgelenke, Vorgelege 22G204 bzw. 22G1100
22G68		Cooper 998, 3-Gang Synchronisierung, 'B' Typ "Remote", Endübersetzung 3,76 (3,44 optional), Kreuzgelenke, Vorgelege 22G232
22A1289	22A1286	Mini Cooper und Mini DeLuxe, Alu-Schaltheils-Version, Gehäuse-Nummer eingegossen, A und B Type

Spezifikationen	Cooper 997 cm ³	Cooper 998 cm ³
Getriebe	4.Gang 3.765 : 1 Endübersetzung 3.Gang 5.11 : 1 2.Gang 7.21 : 1 1.Gang 12.05 : 1 Optional: 4.Gang 3.44 : 1 Endübersetzung 3.Gang 4,674 : 1 2.Gang 6,598 : 1 1. Gang 11,01 : 1	4.Gang 3.765 : 1 Endübersetzung 3.Gang 5.11 : 1 2.Gang 7.213 : 1 1.Gang 12.05 : 1 Optional 4. Gang 3.44 : 1 Endübersetzung 3.Gang 4,674 : 1 2.Gang 6,598 : 1 1. Gang 11,01 : 1



Historisches zu den beiden Cooper Typen:

Januar 1962: Pat Moss und Ann Wisdom schaffen es bei der Monte Carlo Rallye auf den 26. Gesamtplatz und 7. Platz in der Klasse bis 1000 cm³ – Kennzeichen 737ABL.

Rauno Aaltonen und Geoff Mabbs fallen nach einem Unfall aus – Kennzeichen 11NYB.

Mai 1962: Pat Moss und Ann Riley verschaffen dem Cooper zum ersten Mal einen Gesamtsieg – bei der Tulpen Rallye - Kennzeichen 737ABL

September 1962: Pat Moss und Pauline Mayman fahren den Gesamtsieg auf der Baden Baden Rallye ein - Kennzeichen 737ABL.

November 1962: Rauno Aaltonen und Tony Ambrose fahren den 5. Gesamtplatz auf der RAC Rallye ein.

Timo Makinen fährt auf den 7. Gesamtplatz.

Pat Moss und Ann Wisdom gewinnen die Europäische Damen Rallye Meisterschaft.

Januar 1963: Rauno Aaltonen fährt bei der Rallye Monte Carlo auf den 3. Gesamt- und 1. Platz in der Fahrzeugklasse – Kennzeichen 997ARX

Paddy Hopkirk kommt auf dem 6. Gesamtplatz ins Ziel.

März 1963: Scheibenbremsen erfahren erste Verbesserungen

April 1963: Paddy Hopkirk fährt bei der Tulpenrallye auf den 2. Gesamtplatz – Kennzeichen 17XRX

Januar 1964: Der neue Cooper Motor mit 998 cm³ wird eingeführt.

Timo Makinen erreicht bei der Monte Carlo Rallye den 4. Gesamtplatz – Kennzeichen 570FMO

Gleichzeitig markiert dieses Rennen den letzten Einsatz der Cooper bei einem Werksauftritt. Danach wurden nur noch Cooper S eingesetzt.



@MMCK Archiv_Frank Jesse_Morris Cooper 998 Mkl

Im Laufe seiner Produktion wurden beim Mini laufend Neuerungen in den verschiedensten Bereichen vorgenommen.

Bei den allerletzten Cooper Mkl lassen sich durchaus vereinzelt einige bereits für den MkII vorgesehenen Serienteile finden. Im Werk wurde schlicht und ergreifend bereits am Lager bzw. Band vorhandenes Material der Folgeserie verbaut.

Gerne unterstützt der MMCK bei einer Identifikation bzw. Typenzuordnung

Diese Kurzversion des Datenblatts ist öffentlich – eine weit vollständigere Version nur im Mitgliederbereich einsehbar.