

# POLITIKEN

KØBENHAVN, ONSDAG 2. OKTOBER 1968

## Cooper S har fået en arvtager: En 10.000 kr. billigere og endnu skrappere Mini

Af Preben Kærsgaard

Miniernes hidtil ubestridte fartkonge Cooper S har fået en konkurrent. To danskere har konstrueret et tunings sæt til BLMC Mini 1000 Super, som gør denne endnu skrappere end Cooperen og ca. 10.000 kr. billigere end denne.

Endnu foreligger ikke officielle målinger af nyskabelsens præstationer, men *Politikens* motormedarbejdere har, som de første, prøvet en Morris Mascot Super med det nye tunings sæt. Her er vore målinger:

Vognen accelererede fra 0—80 km/t. på 7,2 sek. og fra 0—100 km/t. på 12,3 sek. Tophastigheden var ca. 158 km/t. En BLMC Cooper X er 10,3 sek. om at accelerere fra 0—80 km/t., og dens tophastighed er 145 km/t. Den kostbare Cooper S klarer 0—80 km/t. på 8 sek. og er altså 8/10 sek. langsommere end vognen med det nye tunings sæt. De to vogne har derimod nær samme tophastighed.

Cooper S koster herhjemme godt 32.000 kr., mens BLMC Mini 1000 Super med det nye tuningsudstyr kan erhverves for godt 20.000 kr. Der er næppe tvivl om, at den vil blive en folke-racer.

Til tuningen er anvendt reservedele for ca. 1500 kr. Man har monteret en anden knastaksel, et Cooper topstykke 998 cc (upoleret), et komplet Cooper udstødningssystem, manifold inds.: M-type (upoleret), luftfilter af M-type og karburator: SU 1 1/2" nål 81.

Prøvevognen havde en effekt på 70 HK SAE ved 6200 omdr./min., og drejningsmomentet var 9,2 kgm ved 3—4000 omdr./min. Tomgangen var jævn ved ca. 800 omdr./min.

Yderligere var på prøvevognen monteret Dunlop SP 73 Aqua-jet radialdæk og et sæt progressive gummi-hjælpefedre. Dækkene koster godt 100 kr. pr. stk. og et sæt gummi-hjælpefedre ligledes ca. 100 kr. Radialdæk og hjælpefedre kan undværes, men jeg ville nødig køre vognen uden.

### Har Cooper gear

Vognen er født med Cooper gear. Gearingen passer ved almindelig blandet kørsel nogenlunde til den tu-

nede motor. Skal vognen fortrinsvis benyttes til hurtige langture, vil jeg foretrække en noget højere gearing.

Den korte sportsgearstang er velplaceret og falder godt i hånden. Skiftet var i denne, som i den Austin Mini 1000 vi prøvede i april, meget stramt, og det virkede derved lidt urpæcist. Begge prøvevogne har været helt nye, så det kan ikke udelukkes, at gearskiftet bliver bedre efter nogen brug.

Hydroelastic-afjedringen er fremragende og var som nævnt i prøvevognen yderligere forbedret med et sæt progressive gummi-hjælpefedre. Denne affjedring lever helt op til

den tunede motors kraftpræstationer. Få vogne har så godt et vejgreb som Minierne, og det var en betydelig oplevelse at køre prøvevognen, som var gjort yderligere stabil med radialdæk.

Vi kørte i prøveperioden på kurverige veje med stor hastighed, men på intet tidspunkt var der tegn på, at vognen ville overtage styringen. Min tidtager, der er dreven Mini-kører, sad under turen med maven oppe mellem ørerne. Han var rædselslagener. — Denne vogn vælter, før den skrider, sagde han.

Tuningen bør omfatte montering af bremseforstærker. Mascot Super og Mini 1000 blev lanceret i foråret med øget belægningsareal på tromlebremserne, hvilket gav en god bremseevne på disse vogne. I den tunede vogn er bremseevnen dog ikke helt tilstrækkelig. Prøvevognen havde foruroligende bremselængder.

Instrumenteringen omfatter kilometertæller, benzinstandsmåler, kø-

levandsternometer, meter og forskellig Prøvevognen havde styr en omdrejning vil jeg betragte som styr i denne vogn.

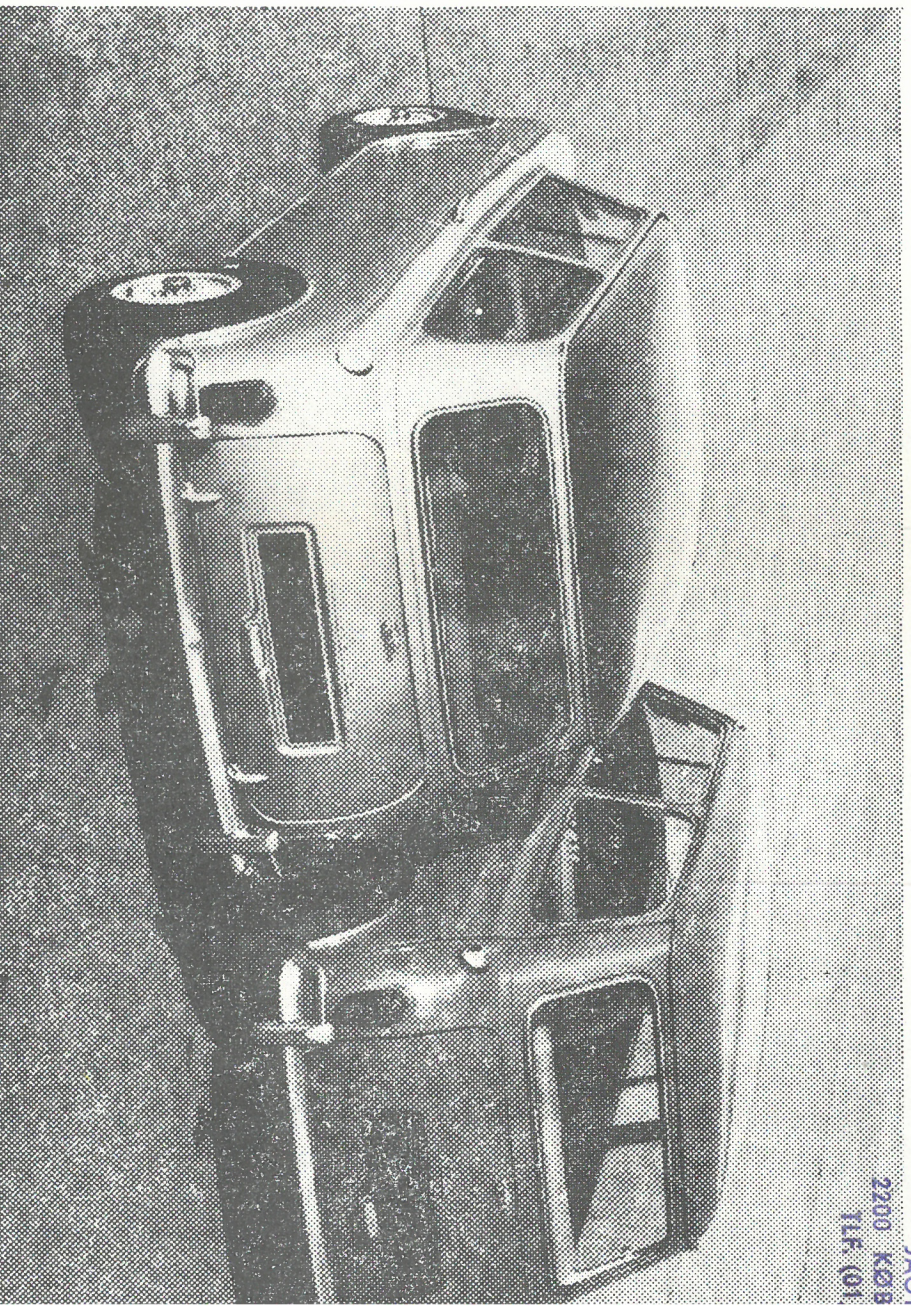
Motoren virker tuning overmåde kugelig kan man høre, get under motorhjul vognen er støjnyevalvt. Derimod skal ufortælle medtrafik ikke hører iblandt Tunings sæt og de ekstraudstyr vil for 3000—4000 kr. Billigt ligvel. Skal man vogn, som kan præ vil man finde den 40.000 kr.

Herlevs V

JAG1

2200 KØB

115.001



Cooper S og BLMC Mini 1000 cc. Nu er de jævnbyrdige, men prisforskellen er stor.