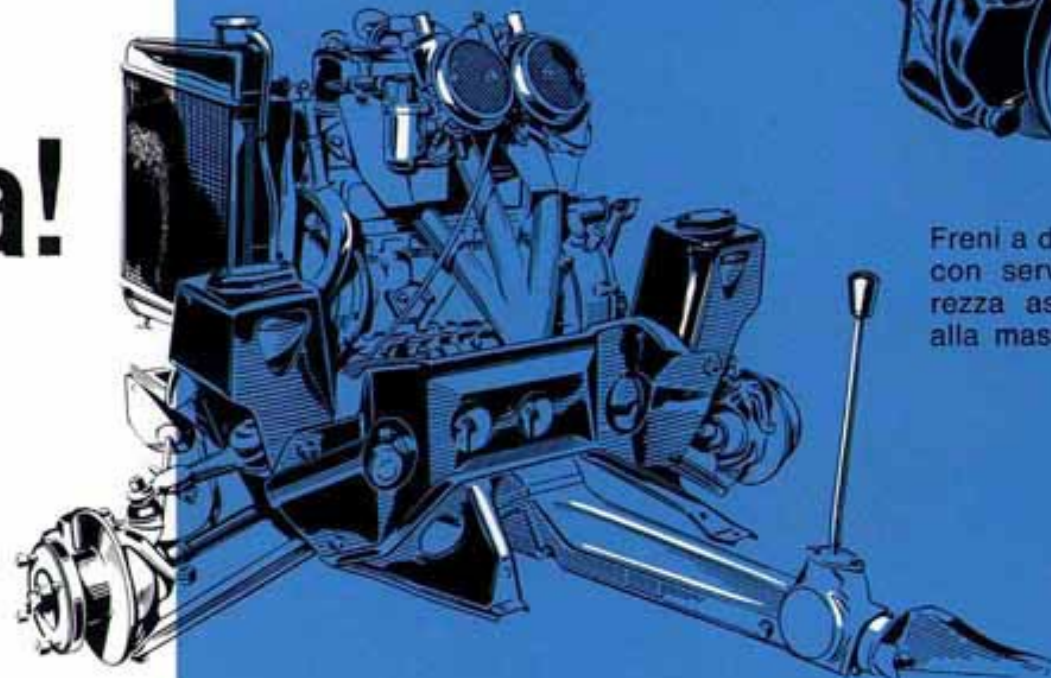


1275 cc tutta potenza!

La Morris Cooper « S » è una « bomba »: raggiunge facilmente i 165 chilometri orari. Nel traffico della città, sulle autostrade, su ogni strada la Morris Cooper « S » vi entusiasmerà per la sua guida sportiva, sportivissima: una guida Morris Cooper « S »!



sospensioni

HYDROLASTIC[®]



Freni a disco anteriori,
con servofreno: sicu-
rezza assoluta anche
alla massima velocità.

La buona lettura della strumentazione è importante su ogni automobile. Maggior sicurezza sulla Morris Cooper « S » che dispone di un cruscotto estremamente razionale.



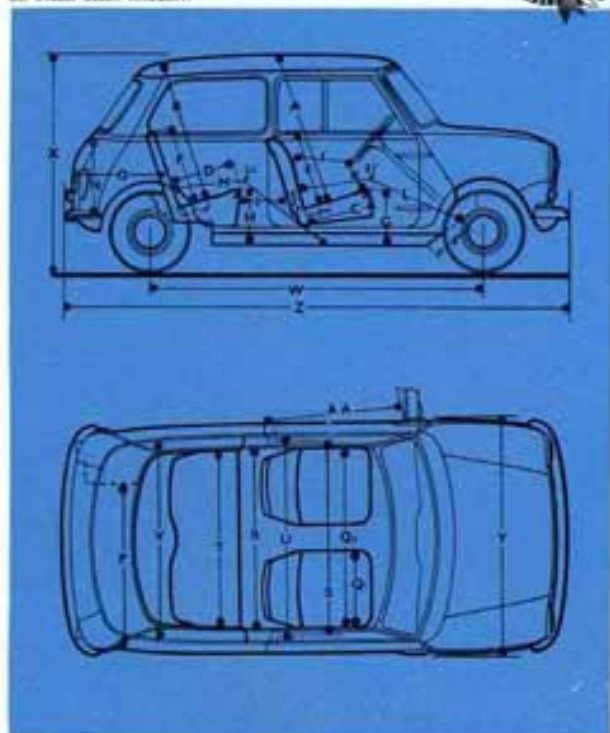


...e vince ancora!

I sorprendenti successi della Morris Cooper « S » sono ben noti: non c'è rally o gara internazionale ove non si sia imposta; non c'è automobilista sportivo che non la segua con lo sguardo mentre viene superato; non c'è automobilista che non la desideri.



CARATTERISTICHE TECNICHE



Cilindrata 1275 - Alesaggio 70,64 - Corsa mm. 81,33 - Rapporto di compressione 9,75:1 - Potenza 75 CV SAE - Giri/minuto 5.800 - Rapporto di trasmissione: 1° 11,020; 2° 6,600; 3° 4,670; 4° 3,444 - Retromarcia 11,020 - Rapporto al ponte 3,444 - Carreggiata ant. m. 1,207 - Carreggiata post. m. 1,176 - Passo m. 2,030 - Diametro sterzata m. 9,6 - Capacità serbatoio lit. 25 - Peso a vuoto kg. 636 - Consumo lit. 9,5/100 km. - Velocità oltre 165 km/h - Pressione gomme post. 1,8; ant. 2 - Porte 2 - Posti 4 - Potenza fiscale 15 CV - Bollo annuo L. 32.155.

Motore: trasversale a 4 cilindri - valvole in testa con aste e bilancieri. Pistoni in lega leggera. Filtro olio intercambiabile sul circuito principale.

Raffreddamento: ad acqua; circolazione forzata con pompa. Controllo termostatico.

Accensione: batteria, bobina e splinterogeno con comando a depressione dell'anticipo e del ritardo.

Alimentazione: carburatore inclinato SU HS 2. Pompa benzina elettrica. Filtro dell'aria.

Trasmissione: frizione monodisco a secco, comandata idraulicamente. Cambio a quattro velocità e retromarcia, sincronizzato nelle tre marce superiori. Comando a leva centrale sul pavimento. Trazione sulle ruote anteriori.

Motore-cambio-differenziale in blocco con annessa coppa dell'olio. Lubrificazione unica.

Freni: impianto a comando idraulico con servofreno. Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo. Freno a mano agente sulle ruote posteriori.

Carrozzeria: a struttura portante in lamiera d'acciaio. Paraurti avvolgenti anteriori e posteriori. Vano con capacità portabagagli di 154 dmc, a coperchio chiuso.

Strumentazione: tachimetro e contachilometri. Indicatore livello carburante. Spia luminosa insufficiente pressione olio. Indicatore pressione olio e temperatura motore. Leva indicatori direzione. Deviatore fari. Interruttore luce cruscotto. Impianto lavavetro.

Sospensioni: sistema Hydrolastic senza molle, ammortizzatori, balestre.

Sterzo: a pignone e cremagliera in collegamento diretto con i tiranti su perni sferici.

Impianto elettrico: dinamo ad alta potenza; batteria 12 V - 34 Ah, Controllo a pedale per fari anabbaglianti. Interruttore tergicristallo.

Ruote: montate su quattro mozzi. Dischi forati per la ventilazione. Pneumatici Dunlop tipo «tubeless» 5,20 x 10. Ruota di scorta nel bagagliaio.

AA 0,31 m.	A 0,95 m.	B 0,88 m.	C 0,46 m.
D 0,43 m.	E 0,48 m.	F 0,51 m.	G 0,34 m.
H 0,33 m.	I (max.) 0,29 m.	I min. 0,19 m.	J (max.) 0,42 m.
J (min.) 0,32 m.	K 0,17 m.	L (max.) 1,10 m.	L (min.) 1,04 m.
M (max.) 1,13 m.	M (min.) 0,98 m.	N 0,46 m.	O 0,56 m.
P 0,97 m.	Q 1 0,15 m.	Q 2 1,10 m.	R 1,04 m.
S 1,16 m.	T 1,04 m.	U 1,17 m.	V 1,13 m.
W 2,03 m.	X 1,35 m.	Y 1,41 m.	Z 3,05 m.
Bagagliaio 0,16 m. ³	Peso 635 kg.		

ALBO D'ORO

PRINCIPALI SUCCESSI OTTENUTI NEL 1964

CAMPIONATO EUROPEO DI CLASSE ■ CAMPIONATO EUROPEO FORMULA 3 ■ RALLY DI MONTECARLO ■ RALLY DEI TULIPANI ■ CIRCUITO D'IRLANDA

PRINCIPALI SUCCESSI OTTENUTI NEL 1965

RALLY DI MONTECARLO ■ RALLY DEI FIORI E PROFUMI (FRANCIA) ■ RALLY BODENSEE - NEUSIEDLERSEE (AUSTRIA) ■ RALLY DI GINEVRA ■ RALLY DI CECOSLOVACCHIA ■ RALLY DI POLONIA ■ RALLY DEI MILLE LAGHI (FINLANDIA)