



## Datenblatt Mini Limousine MkIII\_Short

[www.mini-klassiker.de](http://www.mini-klassiker.de)

Autor: Patrick Stellwag\_August 2018



## Mini MkIII Limousine: Die Short-Story

**Produktbezeichnung:** ADO 20

**Bauzeit:** Oktober 1969 bis Mai 1976 – Limousine

**Preis:** Importeur Brüggemann im Nov. 1970:

Mini 1000 Spezial de Luxe	5.505,60 DM
Mini 1000 in England 1969	675 Pfund

**ACHTUNG:** In den KFZ-Briefen bis Baujahr 2000 sind alle späteren Minis als sogenannte MkII geführt, da der Hersteller nach dem MkII (1967 bis 1970) nie wieder eine neue Homologation erwirkt hat. Diese Story ist speziell der MkIII Limousine aus der oben gelisteten Bauphase gewidmet.



AUSTIN/MORRIS MINI 1970

COPYRIGHT FREE

NEGATIVE  
NUMBER  
200323

@MMCK Archiv\_British Leyland\_Mini MkIII\_1970



## Technische Basisdaten:

Motor: 998cm<sup>3</sup>, 39 PS (Brüggemann 1976) bei 4.750 U/ Min.

V/ Max.: 128 km/h

Bremsen: Trommelbremsen an Vorder- und Hinterachse

Maße: L x B x H = 3.050mm x 1.410mm x 1.350mm

Gewicht: 630 kg



@MMCK Archiv\_Vera Domnick\_Mini 1000 MkIII\_EZ 1973

Im Laufe seiner Produktion wurden beim Mini laufend Neuerungen in den verschiedensten Bereichen vorgenommen- so auch beim MkIII.

Für den EU Markt sind die im englischen Stammwerk hergestellten Limousinen maßgebend, weshalb typische Aspekte dieser Minis im Vordergrund stehen.

Alle Modifikationen lassen sich im Detail gar nicht auflisten, hierüber gibt es ganze Bücher. Hier sollen zur besseren Typen-Erkennung und Einordnung nur die wesentlichen Änderungen sowie Erkennungs- Merkmale der MkIII Standard Limousine aufgeführt werden.



Mini MkIII Motorvarianten: 848 cm<sup>3</sup> mit 34 PS und  
998 cm<sup>3</sup> mit 36 PS/ ab 1974 dann mit 39 PS sowie  
1275 cm<sup>3</sup> im Cooper S mit 76 PS

Hauptmerkmal dieser nunmehr vollkommen neuen Karosserie sind Kurbelfenster und innenliegende Türscharniere. Die Türen werden etwas größer, jedoch wird dabei auch die Ellbogenfreiheit eingeschränkt, da die Türfüllungen nunmehr flächig im Rahmen und nicht mehr versenkt nach außen zur Türhaut hin verbaut sind – die bisherigen Türtaschen sind ebenfalls entfallen. Hintere Seitenfenster größer/ höher als beim Vorgänger MkII.

Federung: „Trockene“ Stoßdämpfer-Federung außer beim Cooper S MkIII, der bis zum Produktions- Ende mit Hydrolastik- Federung ausgeliefert wird.

Elektrik: Verkabelung „Minus an Masse“, mechanische Benzinpumpe.

Der Kofferdeckel hat seine zweite (innere) Haut verloren und zeigt innen einen x-förmigen Rahmen wie bei früheren MkI Modellen.

Eine große Nummernschildbeleuchtung ist jetzt fest oberhalb des Kennzeichens angebracht.

Die Typisierung mit Austin oder Morris Logo entfällt mit Einführung auf der Motorhaube und wird dort durch ein vieleckiges neues Logo mit Schriftzug „MINI“ in silber/ blau ersetzt.

Heckseitig bleibt in einigen Exportländern anfangs die Typisierung Austin oder Morris und entfällt kurz nach Serienstart.



@MMCK Archiv\_Patrick Stellwag\_Mini 1000 MkIII\_1973



@MMCK Archiv\_Patrick Stellwag\_Mini 1000 MkIII\_1973



Bei Fahrzeugen aus britischer Fertigung ist der Motor sowie Anbauteile bei ganz frühen Einzelfahrzeugen noch in grün (BMC engine green) und danach stets in schwarzer Farbe lackiert.

Januar 1971: Das Zündschloß wird jetzt rechts quer an der Lenksäule montiert und beinhaltet ein Lenkradschloss.

Innenausstattung in dunkelblau



@MMCK Archiv\_Innenausstattung Mini 1000 MkIII



Die im Folgenden aufgeführten Kriterien gelten für die Standardmodelle, die einen MkIII auszeichnen:

Größere – jetzt eckige Rücklichter – jedoch immer ohne Rückfahrleuchten



@MMCK Archiv\_Patrick Stellwag\_Mini 1000 MkIII\_EZ 1973

Kühlergrill: Eckig eingefasst durch 2 seitliche Elemente und einer oberen Leiste, die mit Nieten an der Vorderkante der Motorhaube befestigt ist



@MMCK Archiv\_Innenausstattung Mini 1000 MkIII



Blinkerhebel: Schwarzer, quadratischer Blinkerhebels mit silberfarbenem Hupenknopf am äußeren Ende.

Bakelit-Lenkrad: Starrer gesteckter Hupenknopf ohne Hupenfunktion  
Schwarz-silber mit Schriftzug „MINI“



@MMCK Archiv\_Armaturen Mini MkIII

Die Hilfsrahmen sind fest und ohne Gummilager mit der Karosse verbunden verschraubt

Typenschilder: Vorne auf der Motorhauben-Quertraverse sowie oben auf der Kühlerumrandung angebracht. Dezierte Typenzuordnung ist anhand der Buchstaben- und Zahlenkombination nachvollziehbar.

Motortyp: Bei geöffneter Motorhaube findet sich unterhalb der rechten Zündkerze eine kleine Alutafel. Dezierte Typenzuordnung ist anhand der Zahlen- und Buchstabenkombination nachvollziehbar.

In der Serie MkIII kommen erstmals Kurbelfenster zum Einsatz, die die bisherigen Schiebefenster ersetzen.

Türgriffe komplett überarbeitet und jetzt einteilig



Von aussen her betrachtet, sitzen die Türen jetzt ohne aussenliegende Scharniere deutlich moderner und flacher in der Karosserie.



@MMCK Archiv\_Patrick Stellwag\_Mini 1000 MkIII\_1972



@MMCK Archiv\_Patrick Stellwag\_Mini 850 MkII\_1969

Im Windleitblech vor der Scheibe sind ab der Serie MkIII 4 Bohrungen für die Scheibenwischerarm-Positionierung von LH und RH Modellen vorgesehen. Je nach Auslieferungsland werden die jeweils unbenutzten Bohrungen mit zwei flachen Gummistopfen verschlossen. Ruhestellung der Scheibenwischerarme rechts bzw. links – je nach Auslieferungsland.

## 1972

Überarbeitetes Getriebe mit Schaltstangen [Rodchange] ersetzt das Schalthalsgetriebe

Der Minimatic mit automatischem Getriebe ergänzt die Produktpalette

Februar: Mini 1000 mit verbesserter Synchronisation

Dezember: Mini 1000 mit Alternator und Minus an Masse

## 1973

Das [Rodchange] Getriebe bekommt anstelle der bisherigen Kreuz- nunmehr Stahlgelenke

Februar: Radialreifen serienmäßig bei Mini 1000

## 1974

Februar: Beim Mini 1000 werden Automatik-Gurte Serienstandard

Juni: Beim Mini 1000 verbesserter Teppich

2-Topf Auspuff wird Serienstandard

**1976.Mai:** Ende der Serienfertigung MkIII und Wechsel zu MkIV





Modell	Baujahre	Chassis Nr./VIN Prefix	Produktionsbeginn bei Chassis No./VIN
<b>Mini Mk III Limousinen 1969-75</b>			
Mini 850	1969-74	X-A2S1	101
Mini 850	1974-75	X-K2S1	101
Mini 1000	1969-74	X-A2S1N	101
Mini 1000	1974-75	X-L2S1N	101

## Getriebe Zuordnungstabelle MkIII (1969 bis 1976)

Gehäuse Nummer	Teilenummer	Beschreibung
22G1128		850/ 1000, 4-Gang synchronisiert, „Magic Wand“, Endübersetzung 3,76, Kreuzgelenke, Vorgelege 22G927
22G1128		850/ 1000, 4-Gang synchronisiert, „Remote“, Endübersetzung 3,76, Kreuzgelenke, Vorgelege 22G927
22G1128		1000, Clubman 1000, 4-Gang synchronisiert, „Remote“, Endübersetzung 3,76, Kreuzgelenke, Vorgelege 22G927
22G1128		Cooper 1275S, 4-Gang synchronisiert, „Remote“, Endübersetzung 3,44, Hardy Spicer Gelenke, Vorgelege 22G1040
22G1128		Clubman 1275GT, 4-Gang synchronisiert, „Remote“, Endübersetzung 3,65, Kreuzgelenke, Vorgelege 22G1040
22G1832 ab 1973	22G2383	850, 4-Gang synchronisiert, „Rod Change“ Typ (Schaltstangen) Endübersetzung 3,76, Homokinetische Gelenke, Vorgelege 22G927, mit schmalen Zwischenradlager
22G1832		1000/ 1100, Clubman 1100, 4-Gang synchronisiert, „Rod Change“, Endübersetzung 3,44, Homokinetische Gelenke, Vorgelege 22G927, mit schmalen Zwischenradlager
22G1832 ab 1973		Clubman 1275GT- auch Innocenti 1001 und 1300, 4-Gang synchronisiert, „Rod Change“, Endübersetzung 3,44, Homokinetische Gelenke, Vorgelege 22G1040

# Datenblatt\_Mini Limousine MkIII\_Short



## TECHNISCHE DATEN

**MINI 1000**  
**MOTOR:** Wassergekühlter 4 Zylinder-Motor, obengesteuert, Bohrung: 62,5 mm, Hub: 70,2 mm, Inhalt: 988 ccm, 39 PS bei 4 750 U/min., max. Drehmoment: 7,19 mkg bei 2 700 U/min., Verdichtungs: 8,3 : 1.

**MINI 500**  
**MOTOR:** Wassergekühlter 4 Zylinder-Motor, obengesteuert, Bohrung: 62,5 mm, Hub: 68,26 mm, Inhalt: 828 ccm, 34 PS bei 5 500 U/min., max. Drehmoment: 6,1 mkg bei 2 900 U/min., Verdichtung: 8,3 : 1.

**TREIBSTOFFSYSTEM:** SU-Verfasser, mechanische Benzinpumpe, Luftfilter, Fassungsvermögen des Benzintanks ca. 23 Ltr.

**SCHMIERSYSTEM:** Ölhochdruckpumpe, Ölwanne für Triebwerk und Differential, Ölwanne angetrieben durch Nockenwelle, Ölfilter im Hauptstrom.

**ZÜNDSYSTEM:** 12-Volt-Anlage, Verteiler mit automatischer und Vacuum-Zündverstellung.

**KOHLSYSTEM:** Druckkühler mit Wasserpumpe, Ventilator und Thermoostat, Wassereinheit ca. 3,5 Ltr.



**KUPLUNG:** Hydraulisch, Durch hängendes Pedal betätigte Einscheiben-trockenkupplung, 150 mm Ø.

**GETRIEBE:** 4 Gänge vollsynchronisiert. Eine Einheit mit Motor und Differential, Zentralüberschubel bei 980-cm-Motor, Kraftübertragung über Kreuzgeleise und allseitige Wellen.

**LENKUNG:** Zahnstangenlenkung 2½, Umkehrungen von Anschlag zu Anschlag, Zweispitzenlenkrod 400 mm Ø, Wendekreis 8,53 m.

**REDAUFHÄNGUNG:** vorn — unabhängige Einzelaufhängung einschließlich Radtrieb, Achsenchmel auf Kuppelköpfen montiert. Hinten: unabhängige, einzeln geführte Redarhängung. Vorn und hinten Gummileiterung in Verbindung mit Teleskopstützgeräten.

**BRITISH LEYLAND-Importeur**  
**A. Brüggemann + Co GmbH**  
4 Düsseldorf - Harffstraße 53 - Telefon 7 81 81



**Ihr BRITISH LEYLAND-Händler:**

British Leyland verfügt über ein dichtes Kundendienstnetz. Die Preise für Ersatzteile sind dem internationalen Standard angepaßt.

**BREMSEN:** Fußbremse — wirkt auf alle 4 Räder, hydraulisch betätigt durch hängendes Pedal. Handbremse — auf Hinterräder wirkend (nachh.J.).  
**REIFEN:** 4 Loch-Prallstahl-Scheibenräder 8,20 X 16 Dunlop schraubblos.

**ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG:** 12-Volt-Anlage, 34 Amp./Std., Batterie im Kofferraum, Beleuchtung laut deutscher Verkehrsverordnung, 2 selbstbrückende Scheibenwischer, Einsteinhupe, Innenbeleuchtung mit separaten Schalter und Tüvkontaktschalter.

**INSTRUMENTE:** Großer, runder Geschwindigkeitsanzeiger und Kilometerzähler mit Benzinuhr und Wärmelichter für Zündung und Fernlicht, kombinierter Zünd- und Starterrelais, kombinierter Blinker-, Abblendschalter, Lichtupe und Hupenlopf, Wassertemperaturzeiger und Öldruckmesser.

**KAROSSERIE:** faltzig, 2Übrig, Ganzstahlkonstruktion, großes kombiniertes Rundinstrument, Ablagefach unter Armaturenbrett über ganze Wagenbreite, Interieur mit abwaschbarem Kunststoff bezogen, blendfreie Innenspiegel, hinten breite Sitzbank mit Ablagetaschen rechts und links, großes Ablagefach vor der Rückscheibe, vielfältige Ablagemöglichkeiten unter den Sitzen, abschließbare Türen, Kurbel Fenster in beiden Türen, körpergerechte Sitze, verstellbare Vorderitze, Vorrichtung für Sicherheitsgurte, abschließbarer Kofferraum, Reserverad und Benzinpumpe im Kofferraum.

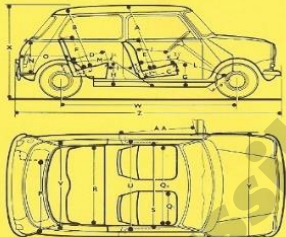
**ZUBEHÖR:** Da es für den MINI so viel verschiedene Zubehör gibt, verweisen wir hier auf eine Aufzählung. Fragen Sie Ihren British Leyland-Händler, er wird Sie gern beraten.

Die Ersatzteile sind dem deutschen und internationalen Standard angepaßt und Kundendienststationen innerhalb und außerhalb Deutschlands geben Ihnen Stützpunkt, wo auch immer Sie sich mit dem MINI bewegen.

Die von der British Leyland hergestellten Wagen erhalten eine Garantie, die alle übrigen Garantien, Bedingungen, gesetzlichen und sonstigen Auflagen ausschließt. Dieser Prospekt ist unverbindlich, technische und pretisierte Änderungen jederzeit — auch ohne Ankündigung — vorbehalten. Die Preisliste ist separat.

Nachdruck dieses Prospektes, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Importeurs.

## ABMESSUNGEN



A	0,89 m
B	0,89 m
C	0,46 m
D	0,43 m
E	0,40 m
F	0,51 m
G	0,34 m
H	0,33 m
I	min. 0,19 m
J	max. 0,22 m
K	max. 0,42 m
L	min. 1,04 m
M	max. 1,10 m
N	min. 0,85 m
O	max. 1,13 m
P	0,07 m
Q	0,51 m
QT	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	3,85 m
AA	0,81 m
Georgewicht	650 kg
Bodenfreiheit ca.	0,18 m

**EINGEBANGEN**  
14. Juli 1972  
Erl. ....

Lithographed by The Nuffield Press Limited, Cowley, Oxford, England. 23/195 (82540) 11/71—200m.

@MMCK Archiv\_Prospekt\_Brüggemann\_November 1971

Diese Kurzversion des Datenblatts ist öffentlich — eine weit vollständigere Version steht jedoch im Mitgliederbereich zur Verfügung.

Gerne unterstützt der MMCK bei einer dezidierteren Identifikation bzw. Typenzuordnung