

MINI – Identitet

Det har vært mye juks og tull med Mini identiteter de siste årene, særlig i England, men også hos oss, dessverre. Flere Minier annonsert på Finn i den senere tid viser dette, og det er noe norsk Mini miljø så absolutt ikke trenger. Desember nummeret av Miniworld tar også opp dette problemet, som i England er meget omfattende.

Derfor noen ord og tips om dette slik at du har de beste forutsetninger når du ser på og vurderer et objekt.

Viktig er kravet til innpreget understellsnummer.

Hva sier loven om chassis – understellsnummer?

Kjøretøyforskriften som kom i 1942 er aktuell for norske biler registrert før 1970. Denne forskriften ble revidert og utkom i ny utgave i 1970. De fleste av de nye paragrafene ble gjort aktuelle fra 1.1 1970 men andre trådte i kraft 1.1 1971.

Krav til innslått understellsnummer er angitt i forskriftens § 3-3 som sier at kjøretøyet skal være klart og tydelig merket med understellsnummer innskrevet / innslått i ramme eller selvbærende konstruksjon (karosseri) om kjøretøyet ikke har ramme. §13-13 Ikrafttredelse: Her sies det klart at denne paragraf trer i kraft fra 31.12.1969.

Paragrafen er ikke tilbakevirkende så det er med andre ord ikke påkrevet å ha innslått understellsnummer på biler importert og registrert i Norge før 31.12.1969.

Kjøp av Mini

Det absolutt første og viktigste du gjør når du kjøper eller akkurat har kjøpt en Mini eller annen veteranbil er å få bekrefte bilens identitet ved Biltilsynet og sørg for å få på bilen på deg i statens arkiver. Dette slik at du unngår overraskelser når du kommer med en ferdig bil og skal registrere. Mange har gått fem på her.

Om du skal bygge om/modifisere tar du dette opp samtidig. Ta med bilen til Trafikkstasjon og fortell om planen du har, og spør samtidig om råd og tips fra disse. Du kan da samtidig få de til å plombere karosseriet et på et egnet sted. Om man ønsker å få gjort arbeid utenlands forenkler plommen dette ved passering av grensen når Tollstasjon skal sjekke ut/ inn karosseriet.

Mini

Mini, fra introduksjonen i 1959 til august 1968 da MKII ble introdusert, var den enten en Austin eller Morris variant, og de het: Austin Seven og Morris Mini Minor frem til januar 1962. Etter dette, kun Austin eller Morris Mini.

Mini MK I finnes ikke!

Alle var Mini, inntil MKII ble introdusert. Når man så likevel sier MKI er dette for enkelt å

identifisere tidsperiode for de første bilene. Og det har blitt en innarbeidet term. Sier man bare Mini, så dekkes alt fra 1959 til 2000 modeller.

Her følger en oversikt:

Austin og Morris Mini: 1959 – 1967

Mk I Riley Elf og Wolseley Hornet: 1961 – 1962

Mk II Riley Elf og Wolseley Hornet: 1962 – 1966

Mk III Riley Elf og Wolseley Hornet: 1966 – 1969

Mk II Austin og Morris Mini: 1967 – 1969/70

Mk III: 1969/70 – 1976

Clubman: 1969 – 1980/82

Mk IV: 1976 – 1984

Mk V: 1984 – 1991/2

Mk VI: 1991/92 – 1996

Mk VII: 1996 – 2000

Van: 1960 – 1983

Pickup: 1961 - 1983

For å holde orden på modeller og varianter har fabrikken gitt Mini identitetsnumre flere steder, dette etter årmodell og type og utstyrsvariant.

En del info kan man få ved å bestille et såkalt Heritage Certificate. Dette kan kjøpes fra British Motor Museum, Gaydon.

Nettadresse: <https://www.britishmotormuseum.co.uk>

Heritage Certificate gir deg fyldig info om din Mini frem til MKIII modellen. For MKIII og nyere er det mindre opplysninger å hente da fabrikken ikke tok vare på en del viktige detaljer i forbindelse med omlegg til datalagring. De gamle håndskrevne listene inneholdt merkelig nok mer data! Museet har et gap her for de henviser til data for årene 1977 til 1980 også, men vet ikke hvor mye data de oppgir for en Mini fra denne perioden.

Man kan også stille enkeltspørsmål og et slikt spørsmål koster GBP 6.00. Dersom de ikke kan svare deg får du dine GBP 6.00 tilbake.

<https://www.britishmotormuseum.co.uk/archive/information-services>

Se Certificate for en 1966 modell Elf og 1974 1275 GT og sammenlign.



Sertifikatet koster GBP 43.00, ønsker du også teknisk info om bilen din blir der GBP 33.00 ekstra. Som man kan se på det høyre sertifikatet for en 1275 GT 1978 modell, er det data som er "Not Recorded".

BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST

Technical Data for: 20781548
Riley Elf Mark II, chassis number R-620418810

Engine	A Six-cyl, four-valve, overhead valves with push rod and pusher operation, in oil with inlet, gearbox and fuel drive.
Number of cylinders	Six
Firing order	1-3-4-2
Idle speed	800 rpm
Bore and stroke	64.56 mm x 70.2 mm
Cubic capacity	996 cc
Compression ratio	8.3:1
Break horse power	38 @ 3,250 rpm
Torque	52 lb. ft torque @ 2,700 rpm
Carburettor	751 type 662 semi down draught
Cooling system	Water pump, radiator, fan and thermostat.
Gears	Four speed, synchromesh in 2 nd , 3 rd & 4 th gears.
Ratio in front	1.5
Ratio in 2 nd	1.472
Ratio in 3 rd	2.172
Ratio in 4 th	3.607
Ratio in reverse	3.607
Ratio in reverse driving axle	3.607
Final drive ratio	2.765
Clutch	IMC 7.125 in diameter, single dry plate with hydraulic actuation.
Drives	Lockheed hydraulic 7 in drums with leading shoes on front, leading trailing shoes on rear independent, radial cone springs with ball joint telescopic dampers, front and rear.
Suspension	Independent, radial cone springs with ball joint telescopic dampers, front and rear.
Wheels	Viewed steel disc with four vial lining.
Size	3.58 x 10
Tyres	5.20 - 10 Dunlop ballbeats
Steering	Rock and pinion.
Turning circle	31 ft.
Dimensions	
Track front	47 7/16 in (120.95 cm)
Track rear	45 7/8 in (116.5 cm)
Wheelbase	58 1/8 in (148.05 cm)
Length	103 8/16 in (270.04 cm)
Width	48 7/16 in (123.7 cm)
Height	48.5 in (124.02 cm)
Weight	
kerfweight	1520 lb (690 kg)
Body and chassis	
Type of construction	Integral monocoque all steel construction, with inset sub frame.
Windscreen glass	Toughened
Number of seats	Four
Number of doors	Two

Generell info:

Chassis nummer (car number) : Løs aluminiums plate, i sort og sølv.

Motor nummer: Løs blank aluminiums plate

Karosseri – Body nummer: fastsveiset stålplate

Commission nummer: Løs aluminiums plate i rødt og sølv, kom på MKII

Girkasse nummer: var i de første årene innslått i girkassens front, senere ble dette sløffet. FE nummer, som finnes på venstre innerskjerm over radiator.

Tall og bokstaver på I.D platene originalt er trykket inn bakfra slik at de står opp!

Chassis nummeret (Car Number) er bilens identitet og følger den fra fødselen av. Nummeret har gjennom årene skiftet plassering og endret seg avhengig av bilens produksjonssted og myndighets krav etc.

Chassisnummer består av et prefix, f.eks som A-A2S7, XA2S1, og et serienummer fra 3 til 7, - syv siffer. Serienummeret er fortløpende og eget for hver bil. Det forekommer derfor ikke to ganger på samme modell.

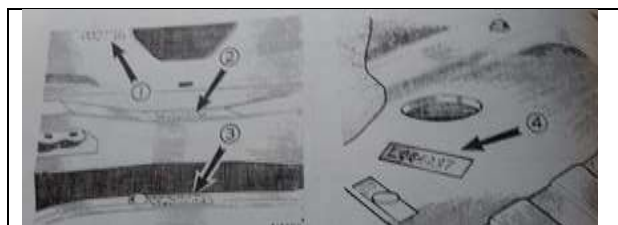
Mini og Mini MKII biler hadde sine egne serier; og var Austin eller Morris, frem til MKIII modellen kom på høsten i 1969. Morris Mini ble produsert i Cowley, Oxford og kunne ha en M som slutt i chassisnummeret og Austin produsert i Longbridge en A som klart henviser til hvor bilen ble bygget frem til all Mini produksjon ble overført til Longbridge og alle Mini fikk da A som siste posisjon i chassisnummeret. Den siste A ble borte da V.I.N nummerering ble innført i 1980.

Austin og Morris 850 1959 – 1967 modeller.

Merking:



Chassisnummer, på aluminiumsplate festet til ramme mellom radiator og innerskjerm.



Body nummer kan stå flere steder, tverrbjelke foran speedometer hull, til venstre for panserlås eller på plate punktsveiset til gulv foran passasjerstol på høyre side.

Motornummerplate, plassert på blokk foran mot vannpumpe:



På de første bilene var Body nummer var et metallskilt med en tallrekke for Austin punktet fast til frontplaten ved panserlåsen. På Morris var det en bokstav og tall kombinasjon på et skilt festet til torpedoveggen med plateskruer. Nummeret startet med BMK og ble bestemt av Pressed Steel i Cowley som satte sammen karosseriet. Senere kom koden:U= pickup og V= Van, og egne koder for Saloon, Cooper og Cooper S modellene.

Model	Number Prefix	Engine Number Prefix	Car No.	Body No.	Engine No.	Car No.	Body No.	Engine No.
Austin Mini Saloon	A-A2S7	8A/U/H	101	101	101			25000
Saloon		8AM/U/H			25001			
Morris Mini Saloon	M-A2S4	8MB/U/H	101	101	101			25000
Saloon		8AM/U/H			25001			

FE nummer, står på innerskjerm over radiator: Front End, dette er ikke logført noe sted og har derfor liten relevans. Eneste man kan gjøre er ved å sammenholde to nummere så kan man se om det ene karosseriet er nyere eller eldre enn det andre.

Det finnes også andre nummere på bilene men de har ingen relevans i denne sammenheng.

Austin og Morris Mini Cooper og S

Mange som dukker opp på utstillinger osv har hatt en Cooper eller en Cooper S. Vel Erik B. Winter importerte 44, Oscar Skotvedt Automobil et mindre antall muligens halvparten av hva Winter tok inn. Nr. Wigand i Bergen, som frem til 1970 var Morris importør for vest og Nord Norge tok muligens også inn noen Cooper. British Leyland Norge AS etablert i 1970, tok hjem tre Cooper S MKIII. To ble registrert i Norge og en ble re-eksportert. Så alle har nok hatt en Cooper eller en Cooper S.

Cooper og Cooper S hadde finere innredning enn de vanlige modellene, som instrumentpanel med tre instrumenter, bedre seter og finere tepper og paneler. Cooper S hadde i en kort periode også to bensintanker og et gulvpanel i koffertrommet. Panelet var

festet i egne braketter, tre stykker i gulvet bak mot koffert lokket og to i veggen mot baksetet. Nevnte braketter var enten popnaglet eller sveiset fast, avhengig av når bilen ble produsert. Ser du på et objekt som påstås å være en gammel Cooper så skal den ha spor etter disse festebrakettene.

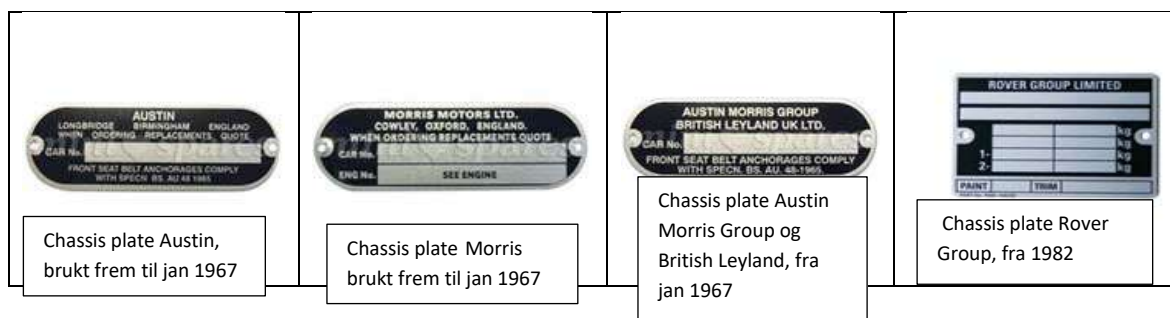
Model	Car Number Prefix	Commencing		Finishing	
		Car Number	Body Number	Car Number	Body Number
Austin Mini-Cooper	C-A2S7-	138301	101		
Austin Mini-Cooper 'S'	C-A2S7-	384101	Not available		
Morris Mini-Cooper	K-A2S4-	138311	101		
Morris Mini-Cooper 'S'	K-A2S4-	384601	Not available		

MKII

Identitetsplater, skilter og koding som for Mini.

Miniens identitet bestemmes ut fra flere områder gitt av fabrikken som: motorstørrelse og utstyr, samt diverse I.D plater:

Chassis nummer: Løs plate



På MKII modeller ble Commission nummer introdusert. Dette skal sitte på høyre innerskjerme eller på tverrbjelke ved panserlåsen.



Commission no plate

Hva ble Commission nummer brukt til? Det er et referanse nummer forbundet med endring av en del, en del er i bruk opp til Com.nr ??? og fra dette Comm.nr skal del nr ??? brukes.

MKII I.D Kode

MODEL	ENGINE NO.	COMMISSION NO.	FINISHING
Austin Saloon Mk. II	Engine No. Car No. Commission No. Body No.	A-A25B-1007785 R.19a 101A	Refer Power Unit Service Parts List AKD 8103
Morris Saloon Mk. II	Engine No. Car No. Commission No. Body No.	M-A25B-009800 R.19a 101A	Refer Power Unit Service Parts List AKD 8103
Austin Cooper Saloon Mk. II	Engine No. Car No. Commission No. Body No.	C-A25B-1004390 *1006320 E.80a 101A	Refer Mechanical Service Parts List AKD 3800
Morris Cooper Saloon Mk. II	Engine No. Car No. Commission No. Body No.	E-A2a 8-1004817 *1006321 E.80a 101A	Refer Mechanical Service Parts List AKD 3800
Biley EM Saloon Mk. III	Engine No. Car No. Commission No. Body No.	R-A25B-020215 FR 20495	Refer Power Unit Service Parts List AKD 8103
Windsley Hornet Saloon Mk. III	Engine No. Car No. Commission No. Body No.	W-A25B-027488 FW 20287	Refer Power Unit Service Parts List AKD 8103

MKIII

MKIII modellen ble en Mini, Austin og Morris opphørte som Mini merke. MKIII og senere modeller frem til 1984 hadde chassis nummer serier som startet med XA, XK eller XL. De påfølgende tall og bokstaver beskrev type Mini; f.eks:

XAD1 : MKIII Cooper S

XAD2; 1275GT

eks.: XAD1-117462A; 117462 er den fortløpende nummerrekke som er unik til den bilen det står på. Dette nummer er benyttet bare en gang, og finnes derfor bare på en bil og er ikke gjentatt på en annen Mini modell, det være seg Clubman, Van eller Pickup. Se identitets data:

IDENTIFICATION DATA

Mini B50	Commencing No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XA2S 101 D20S 101 B20S 101 85H/--/101	XA2S-- D20S 83621L
Mini 1000	Commencing No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XA2S1N 101 N20S 101 B20S 101 99H/--/101	XA2S1N-- N20S 20530L N20S 230546A
Clubman	Commencing No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XA2S2 101 S20S 101 D20S 101 99H/--/101	XA2S2-- S20S 104831A
Cooper 'S' Mk III	Commencing No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XAD1 101 N20D 101 B20D 101 12H/--/101	458987 166A
Mini 1275 GT	Commencing No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XAD2 101 S20D 101 D20D 101 12H/--/101	XAD2-- S20D 19415A
Clubman Estate	Commencing No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XA2W2 101 20W 101 20W 101 99H/--/101	XA2W2-- 20W 77030A
Mini Van	Commencing No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XAV1 101 20V 101 V101 85H/--/101 99H/--/101	XAV1-- 20V 84678L
Mini Pick-up	Commencing No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XAU1 101 20U 101 U 101 85H/--/101 99H/--/101	XAU1-- 20U 13204L

MKIII karosseriet kom med innvendige dørhengsler og sveivevinduer i dørene. Karosseriet var ellers likt frem til 1972 da gulv ble endret i forbindelse med ny type girkasse og stag skift. Senterkanalen ligger noe høyere for å gi plass for stagskift og tverrkanalen som setene er festet til fikk rektangulær åpning mot senter kanalen. Se foto. Med ny type girkasse kom også nye indre drivledd, "Pot Joints" også kalt C/V joints.



Gulv for remote girhals til 1972

Gulv for bil med stagskift fra 73 modellår

I 1974 ble det gjort en del endringer, bl.a skiftet prefixet i understellsnummeret fra XA... til XK... og XL...

Dersom fabrikken leverte Mini med chassisnummer innslått i gulv var dette posisjon for dette, Mini frem til MKIII hadde innslått nummer kun unntaksvis da det ikke var krav til det i kjøretøyforskriften. MKIII skulle ha, men fabrikken omdirigerte Minier til Norge fra andre markeder og da kom det ofte biler uten innslått nummer. Det var nærmest uvanlig at B.L.N AS mottok biler med innslått chassisnummer.

Mange innslåtte understellsnummer kan også ha forsvunnet forbundet med rustsveising og skifte av

1974 MODEL YEAR ON

Mini 850	Commissioning No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XK251-101 D205-03622L B205 BBH/-/101	
Mini 1000	Commissioning No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XL251 N-101 N205-30631L N205-230547A B205 BBH/-/101	
Mini Special	Commissioning No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XG251 N-1012011 10H/-/101	
Mini Clubman	Commissioning No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XL252-101 S205-104632A D205 BBH/-/101	
Mini Clubman	Commissioning No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XG252-101 S205-104632A D205 10H/-/101	
Clubman Estate	Commissioning No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XL2W2-101 20W-77031A 20W/- BBH/-/101	
Clubman Estate	Commissioning No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XG2W2-101 20W-77031A 20W/- 10H/-/101	

1974 MODEL YEAR ON

Mini 1275 GT	Commissioning No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XE2D2-101 S200-10416A D200 S2H/-/101	
Mini Van	Commissioning No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XKV1-101 20V-04670L V/- BBH/-/101	
Mini Van	Commissioning No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XLV1-101 20V-04670L V/- BBH/-/101	
Mini Pick-up	Commissioning No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XKS1-101 20U-13205L U/- BBH/-/101	
Mini Pick-up	Commissioning No.	Finishing No.
Car No. Commission No. Body No. Engine No.	XLU1-101 20U-13205L U/- BBH/-/101	

Motornummeret står på en aluminiumsplate naglet fast til motorblokken foran nedenfor temostathuset ved vannpumpen. Nummeret er unikt for hver motor.

Karosseri – Body nummer. Dette sitter på en plate sveiset fast til karosseriet. Se bilder for lokasjon. Lokasjon varierer men hensyn til modeller og årgang. **Chassis nummer og body nummer plate er de viktigste I.D platene på bilen!** På MKII og III modellene satt body nummer på tverrbjelken ved siden av panserlåsen. Bodynummer platen kom i flere forskjellige varianter. Ved skifte av frontstykke så husket mange å ta av aluminiumsplatene med Chassis og Commission nummer, men glemte å flytte/sveise over Bodynummeret. Derved forsvant mange Minier's bevis på sin ekte identitet. Body nummer ble sløffet fra 1980 i forbindelse med V.I.N nummer introduksjonen.



Body nummer MKII



Body nummer MKIV

MK IV og nyere:

Minien beholdt sin Austin Morris Group, British Leyland Uk Ltd plate frem til 1980. Platen ble endret til firkantet og montert på innvendig på høyre innerskjerm. Antall posisjoner, bokstaver og tall, ble da også endret til totalt 17. Såkalt V.I.N System. Fabrikant ble endret til Austin Rover Ltd og tilslutt Rover Group Limited.

Hvordan se forskjell på de forskjellige modeller og årganger:

Mini ser tilsynelatende lik ut opp gjennom årene, men en mengde detaljer er endret på som gjør at det er mulig å skille de klart fra hverandre slik at årgang kan bestemmes.

Mini og Mini MKII, 1959 – 1969

59 modellen har en del egne karosseridetaljer som senere ble endret og forbedret.

- Front og bakpaneler har ikke nedsenkning for front og bakrutens gummilister.
- Dørkplate innvendig ligger i forkant under torpedovegg, noe som ga store vannlekasjer.
- Ingen drenshull foran og bak i takrennen.
- Ingen dryppkant langs takrennen, den kom i mai 1960
- Kanaler var formet slik at vann kunne renne inn, og ikke ut, gulvplaten og kanalen ble endret tre ganger i 1960 slik at mulighet for vannlekkasjer ble redusert.
- Frontpanel uten innskjæring under blinklys

Gulvet ble deretter likt frem til Mini Automat kom i 1965.

Cooper modellen chassis hadde enkelte spesielle detaljer; tilbaketrukket hull for girspak, såkalt "Remote"- Cooper serien hadde braketter for ekstra gulvplate i bagasjerommet.

Hydrolastic modellene hadde ekstra fester og klemmer for hydrolastic rørene i motorrommet og på undersiden av gulvet. Hydrolastic kom på bilene fra september 1964 og ble beholdt frem til MKIII kom i produksjon. Men; alle MKIII Cooper S ble levert med hydrolastic. Det sies at noen få ble levert med gummifjæring, men det finnes ikke data som bekrefter dette.

MKIII

Som nevnt fikk denne årgang Mini store endringer; gummifjæring kom tilbake, dører med sveive vinduer og innvendige dørhengsler ble introdusert. Den tverrgående forsterkningsbjelke i motorrommet ble endret i 1975 da SU HS4 Capstat forgasser ble

introdusert. Dette for å gi plass til det lengere dyserør så det ikke skulle slå ned i bjelken ved større motorbevegelse. Fra 1972; stagskift girkasse og C/V -joints.

Mk IV: 1976 – 1984

Ramme mellom radiator og innerskjerm forsvant fra MK IV.

1976 modell fikk friskluftdyser i dashbordet. Justerbare seterygger fra 1977 samt ryggelys i baklyslampene. Viktig for å bestemme årgang er; Fra mai 1976 fikk frontrammen gummi innfesting og enkel stor festebolt på tverrbjelke i motorrom. I 1976 forsvant også dryppekanten under takrennen- **På 1976 modellen ble den runde åpning i bakseteveggen erstattet med en stor oval formet innpressing! Man sluttet samtidig med roto-dip grunning og rustbeskyttelsen ble dårligere.**



Dersom den 1972 modellen du ser på har oval pressmerke i bakvegg og/eller mangler dryppekant langs takrennene så er det et suspekt individ!



MKII Dryppekant og drenshull

MKIV uten dryppekant men drenshull samme sted



Fra 1979 ble drenshullet flyttet til rett over kantskjøten

1980

Ny firkantet chassisnummerplate; Austin Rover Group på høyre innerskjerm og 17 posisjoner i nummeret.

34 liters bensintank standard på alle Mini personbiler.



Fra 1980 ID plate på høyre innerskjerm



Fra 1980; chassisnr innpreget i kanal i frontplate ca midt mellom vinduspuserne.

Mk V: 1984 – 1991/2

I 1984 fikk alle 12 hjul og 8,4" skivebrems foran.

Smale skjermbredere.

Mk VI: 1991/92 – 1996

Single point injection, SPI bensininsprøyting introdusert. Tverrbjelke i motorrom igjen endret for å gi bedre plass for innsprøyting og eksos manifold. Kjølesystemet fikk en ekstra elektrisk kjølevifte montert i venstre innerskjerm foran.

Mk VII: 1996 – 2000

MPI imotor introdusert med frontmontert radiator.

Airbag og automatisk innstramming av sikkerhetssele ble introdusert.

Her er bare de viktigste endringene nevnt; Mini har gjennomgått mange kosmetiske endringer gjennom årene og de er for mange til å ta de med her. "Originalpolitiet" har mange flere detaljer som kan identifisere og tidfeste en Mini .