



Datenblatt Morris Traveller und Austin Countryman_Short

www.mini-klassiker.de

Autor: Patrick Stellwag_Oktober 2022



Die Mini Kombivarianten – Die Short Story



@MMCK Archiv_Morris Traveller Woody_Innentank_EZ 1961

Mk1 Versionen

Austin Seven Countryman: 16. September 1960 bis 13. September 1967

Stückzahl: 85.500 (Stahl und Woody Versionen)

Preis De Luxe: £ 623,- bzw. DM 6.590,- (Stahlversion) im September 1963 (Brüggemann)

Morris Traveller: 16. September 1960 bis 23. August 1967

Stückzahl: 75.500 (Stahl und Woody Versionen)

Preis De Luxe: £ 623,- bzw. DM 6.200,- im März 1963 (Woodhouse)

Offizieller Serienauslauf der beiden Mk1 Modelle war im November 1967.



MkII Versionen

Austin Mini Countryman: September 1967 bis Oktober 1969

Stückzahl: 22.500 (Stahl und Woody Versionen)

MkI und MkII zusammen: 108.000

Morris Traveller: September 1967 bis November 1969

Stückzahl: 23.500 (Stahl und Woody Versionen)

MkI und MkII zusammen: 99.000

Preis: Stahlversion £ 610,- und Woody £ 629,-

Nach 207.000 gefertigten Countryman und Traveller wurden diese 1969 durch das Nachfolgemodell, dem Clubman Estate ersetzt



AUSTIN '850' SEVEN COUNTRYMAN/MORRIS '850' TRAVELLER

Moteur transversal de 848 cm³, avec traction-avant.
Siège arrière repliant vers l'avant pour doubler le
volume du compartiment à bagages.

Dwarsliggende 848 cc motor met vooraandrijving. Naar
voor neerklapbare achterzetel om een grotere laadruimte
te bekomen.

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

NEG. No. 125542

65

@MMCK Archiv_BMC Pressephoto_Ganzstahlversionen_1965

Datenblatt_Morris Traveller und Austin Countryman



Produktion:

Austin und Morris Versionen wurden im Werk Longbridge gebaut

Offizielle Markteinführung: Austin Se7en Countryman und Morris Mini Traveller am Freitag, den 16. September 1960.

Die einzigen Unterschiede zwischen dem Austin Se7en Countryman und dem Morris Mini Traveller war anfangs deren Embleme und Kühlergrills.



@MMCK Archiv_Austin Countryman Mk1



@MMCK Archiv_Morris Traveller Mk1

Eines der interessantesten Merkmale der sehr frühen Traveller- und Countryman war der interne Kraftstofftank.



@MMCK Archiv_BMC Prospekt_Austin Se7en Countryman_September 1960

Bei späteren Ausführungen wird der Tank unter den Ladeboden verlegt, was dem verfügbaren Laderaum zugutekommt.



Frühe Modelle hatten - wie die Limousine auch - stets ein flaches Dach ohne Versteifungssicken, die erst im Oktober 1965 eingeführt wurden.
Alle Kombiversionen werden über den gesamten Produktionszeitraum hinweg ausschliesslich mit „trockener“ Gummifederung ausgeliefert.

Technische Daten der Mki

Motor: 848 cm³ mit 34 PS bei 5,500 U/min

Verdichtung: 8,3 : 1

Vergaser: 1 x SU HS2

Benzinpumpe: Elektrisch, hinten unter dem Tank montiert

Tankinhalt: 26 Liter

Getriebe: 3-Gang Synchro Getriebe, Endübersetzung 3,765 : 1

Bremsen: Hydraulisch mit Trommelbremse vorne und hinten

Federung: Stoßdämpfer und Gummi Federelemente vorne und hinten

Maße: Länge 3,26 m, Breite 1,41 m, Höhe 1,36 m, Radstand 2,14 m

Lehrgewicht: Ca. 660 kg

Technische Daten der MkII

Motor: 998 cm³ mit 36 PS bei 4,500 U/min

Verdichtung: 8,3 : 1

Drehmoment max.: 72 Nm bei 2.700 U/Min.

Vergaser: 1 x SU HS2

Benzinpumpe: Elektrisch, hinten unter dem Tank montiert

Tankinhalt: 27 Liter

Getriebe: 4-Gang Synchro Getriebe

Bremsen: Hydraulisch mit Trommelbremse vorne und hinten

Federung: Stoßdämpfer und Gummi Federelemente vorne und hinten

Maße: Länge 3,26 m, Breite 1,41 m, Höhe 1,36 m, Radstand 2,14 m

Lehrgewicht: Ca. 660 kg



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Austin Seven Countryman_EZ 1962



Modifikationen innerhalb der laufenden Serie:

Ende September 1960: Einführung von Tropfleisten unterhalb der Regenrinnen über den Vordertüren

Oktober 1960: Bisher lagen Front- und (bei Limousinen) Heckscheiben flach im Karosserieblech. Ab sofort wurde der Scheibenrahmen tiefer abgesetzt, so daß der Scheibengummi nunmehr etwas tiefer in der Karosserie saß.

April 1961: Neben dem Woody wird nunmehr die deutlich schlichtere Ganzstahl Version für den Export eingeführt.

Oktober 1961: Wechsel vom innenliegenden zum neuen Tank. Der Tankstutzen wandert von links hinten nach rechts hinten.

Oktober 1962: Ganzstahl Version nunmehr auch am Heimatmarkt England verfügbar. Die bisherige Umluftheizung wurde durch eine Frischluftheizung ersetzt.

September 1964: Parallel zu Änderungen bei der Limousine wurden auch hier Neuerungen eingeführt. Neu waren:
Start mit Zündschlüssel (bisher mit Knopf rechts am Mitteltunnel)

Oktober 1965: Das bisher flache Dach erhält stabilisierende Längsrippen

Oktober 1967: Serienwechsel von MkI zu MkII

Primäres Erkennungszeichen der neuen MkII ist der neue quadratische Kühlergrill. Neue Badges auf der Motorhaube und ergänzende Chromschriftzüge „MkII“ an den Hecktüren.



MORRIS

MINI KOMBI MK II

@MMCK Archiv_Brüggemann Prospekt_Morris Traveller MkII



Serienmäßig nunmehr mit 998cm³ Motor – alternativ auch mit Automatik Getriebe.

Erster Austin Mini Countryman MkII wird als Ganzstahlversion am 6.September 1967 gebaut.

Erster Morris Mini Traveller MkII wird als Ganzstahlversion am 7.September 1967 gebaut.

August 1968: Neues Getriebe mit 4-Gang Synchronisierung

Oktober 1969: Offizieller Serienauslauf Austin Mini Countryman MkII

November 1969: Offizieller Serienauslauf Morris Mini Traveller MkII

In dieser öffentlichen Kurzversion sind nur wesentliche Informationen aufgeführt. Eine weit ausführlichere Version ist im Mitgliederbereich verfügbar.

Dieses MMCK Datenblatt erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Der MMCK freut sich natürlich stets über Verbesserungsvorschläge und Ergänzungen.