



Identifikation nach Motornummern_Short

www.mini-klassiker.de

Autor: Patrick Stellwag_Juni 2014

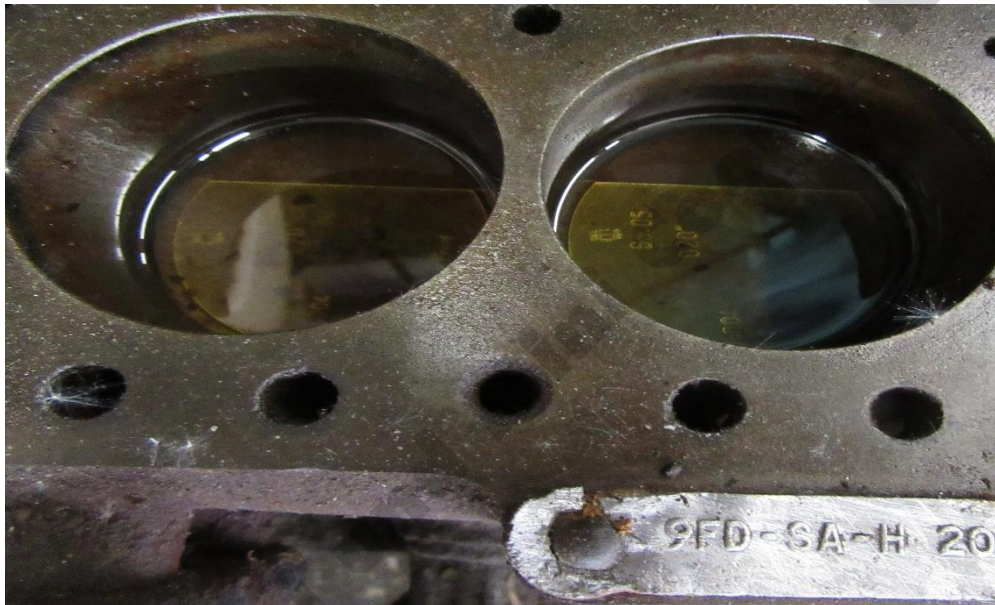
Identifikation nach Motornummern



Fahrzeug Identifizierung nach Motornummern_Short Story

Motor-Nummer: Anhand eines schmalen Alu-Plättchens am rechten vorderen Bereich am Motor lässt sich die Motorisierung ablesen. Oftmals fehlen diese bzw. wurden im Rahmen einer Motor-Überholung demontiert oder mit einem anderen Plättchen bestückt. In vielen Fällen wird wegen einer Motorüberholung das Plättchen entfernt, geht dabei verloren oder wird beschädigt und damit unbrauchbar.

Im Folgenden listen wir eine Reihe von Möglichkeiten auf, wie anhand der auf dem Motorplättchen befindlichen Zahlen und Buchstaben Spezifikationen des Motors identifiziert werden können. Dies kann der Hubraum, jedoch auch ein Hinweis auf den Fahrzeugtyp sowie das ungefähre Baujahr sein.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_05 2018_Cooper 998cc D-Top MkII

Korrekte Plättchen haben alle Zahlen- und Buchstaben von unten her eingeschlagen. Solche Plättchen können z.B. im Rahmen einer Restauration auch nachgefertigt werden, wofür jedoch der eindeutige Nachweis nötig ist, legaler Eigentümer des Fahrzeugs zu sein. Diese Vorgehensweise soll Missbrauch bestmöglich eindämmen.

Motoren mit 850 cm³

8A	Alle Austin bis Motor Nr. 25000
8MB	Alle Morris bis Motor Nr. 25000
8AM	Austin und Morris ab Motor Nr. 25000 (ab Ende 61, 1962 ?)
8AH	Austin und Morris Automatik
8AJ	Austin und Morris mit geschlossenem Belüftungskreis
8AK	Austin und Morris Automatik mit geschlossenem Belüftungskreis
8WR	Wolseley Hornet und Riley Elf

Identifikation nach Motornummern



8AC	Mini Moke
85H/101	Alle Versionen mit dieser Motorisierung ab 1969
8AL-U	Innocenti 848cc B38/1 Mk1 - 37PS und G38/1 Innocenti t Mk1
8AR-TA	Innocenti 848cc B38/2 Mk2
8AR-TA-H und	
8AR-TE-H	Innocenti G38/2 Innocenti t Mk2 Woody und Stahl Versionen
8AR-TE-H636	Innocenti 848cc B38/2 Mk2 (Morris badged)
8AR-TE-H636	Innocenti 848cc B38/2 Mk3
H680	Innocenti 848cc B38/2 Mk3?

Motoren A-Serie mit 998 cm³

9WR	Wolseley Hornet und Riley Elf MkII, alle vor der Version mit geschlossenem Belüftungskreis
9AD	Austin, Wolseley Hornet und Riley Elf MkII (Alu-Schaltheils-Getriebe) und geschlossenen Kurbelgehäuse-Belüftungskreislauf
9AE	Wolseley Hornet und Riley Elf MkIII
99H-/101ff	Wolseley, Riley, Mini 998cm ³ , Clubman 998cm ³ ab 1970 und MkIII mit Muldenkolben
99H353E-H362012	Mini 1000 ca. 1970-1971 – möglicherweise auch in Innocenti verbaut Gab es auch mit Suffix „“ nach der Chassis Nummer = Belgische Produktion
99H/791	Mini 998cm ³ mit Muldenkolben ab 1974
99H834AJ	Mini 998 cm ³ ??

Innocenti

99H-503R	Innocenti B38/6 Innocenti 1000
99H-503R	Innocenti G38/7 Mini t 1000
99H-503R	Innocenti B38/8 Innocenti 1001
99H-718R (634R)	Innocenti B38/6 Innocenti 1000 und Innocenti B38/8 1001 Export mit Kopf 22G295 und Getriebe 22G1832
99H-471E	Innocenti B38/3 MiniMatic 998cc
99H-285E	Innocenti MiniMatic (1970-1972 ?)
99H-471E	Innocenti B38/3 MiniMatic 998cc Export
99H-615E	Innocenti B38/3 MiniMatic 998cc Export (nach Schaltungs Modifikation)
99H833	Innocenti 90L, 998 cm ³

Identifikation nach Motornummern



Block-Identifikation: Eingegossene Blocknummer an der Motor-Rückseite

998 cm³ A-Serie (dicker Flansch) = 12A497 pre A+ bzw. WFM 1028

998 cm³ A+Serie = WFM 1026 vorne links oben angegossen und
WFM 1026/4 hinten rechts oben angegossen

Motoren A + mit 998 cm³ ab 1980

99H/997 Flacher Kolbenboden, Economy-Endübersetzung 2.95 : 1

99H/A97P Muldenkolben, Getriebe noch mit A-Serie Rädersatz,
Endübersetzung 3.44 : 1, 12- Zoll Räder

Motoren A + 998cm³ ab 1985

Motor mit Ölbohrung für Schmierung des mittleren Kurbelwellen-Lagers, Flachkolben, Kolbenbolzen mit Sicherungs-Sprengring

99H/B81 bis zur Motor Nummer 127431 mit Endübersetzung 3.1

99H/C20 bis zur Motor Nummer 105023 mit Endübersetzung 3.1

99H/997 ab Motor Nummer 127422 mit „Economy“ Endübersetzung 2.95 : 1

99H/A35P Motor mit Flachkolben mit Endübersetzung 3.1

Motor mit Flachkolben und eingepresstem Kolbenbolzen

99H/B81 – B82

99H/C20

99H/D80



@ MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Mini 30_998 cm³ A+



@ MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Mini 30_998 cm³ A+

Motor mit Muldenkolben und Kolbenbolzen mit Sicherungs-Sprengring

99H/B83P bis Motor Nummer 102908

99H/B84P bis Motor Nummer 100216

Identifikation nach Motornummern



Motor mit Muldenkolben und eingepresstem Kolbenbolzen

- 99H/D83P ab Motor Nummer 1001010 mit 3.4 Endübersetzung
- 99H/B83P ab Motor Nummer 102909 mit 3.4 Endübersetzung
- 99H/B84P ab Motor Nummer 100217 mit 3.4 Endübersetzung

Motor mit Muldenkolben und eingepresstem Kolbenbolzen, bleifrei Zylinderkopf

- 99H/G31 mit 3.4 Endübersetzung
- 99H/E22 mit 3.4 Endübersetzung
- LBB10175 vermutlich AT Motor

Das **Ende des Mini mit 998cm³** Motors kommt im Frühjahr 1992, als die letzten Exemplare vom Band laufen.

1098 cm³ Im Folgenden sind auch Motorbezeichnungen gelistet, die nicht zum Mini gehören. Zur eindeutigen Identifizierung ist die Listung jedoch sinnvoll, da gelegentlich insbesondere im Internet angebliche Mini-Motoren angeboten werden, die letztlich nicht immer passen. Gerade hier kann diese Aufstellung guter Helfer sein!

- 10AMW/Ta Clubman Estate und ADO16 Austin 1100
- 10H791 Clubman Limousine

997 Cooper

- 9F/Sa/H Motor Nr.101 bis 26376 (außer Nummer 19201 bis 20410 - diese Nummern wurden für Motoren des 1071 Cooper S verwendet)

998 Cooper ab Januar 1964

- 9FA/Sa/H Mk1 Austin Cooper, alle vor Version mit geschlossenem Belüftungskreislauf
- 9FD/Sa/H Mk1 Morris Cooper bis zur Motor Nummer 1934
Alle Austin Cooper Mk2 mit geschlossenem Kurbelgehäuse-Belüftungskreislauf
- 9FD/Sa/H Morris Cooper Mk2 ab Motor Nummer 1935 bis 33660 mit geschlossenem Kurbelgehäuse-Belüftungskreislauf
- 9FD/Xe/H Einführung Getriebe mit 4 synchronisierten Gängen
- 99H/-/H Bezeichnung für die letzten Cooper Mk2 des Jahrgangs 1969

Innocenti Cooper

- 9F-SAH und 9FG-SAH Innocenti B39/1 Cooper Mk1
- 9FJ-SAH und 9FJ-XEH (1969) Innocenti B39/2 Cooper Mk2
- 9FJ-SAH und 9FJ-XE-H Innocenti B39/2 Cooper Mk3



Cooper S Versionen

Ausschliesslich „9F“ Cooper S Motoren hatten geschmiedete und nitrierte EN40B Kurbelwellen. Alle anderen A-Serie Cooper S Motoren hatten gehärtete EN16T Stahl-Kurbelwellen wie z.B. bei S MkIII oder auch ADO16 Austin 1300GT, die die Nummer 12G1683 eingeschlagen hatten.

970 und 1071S und 1275 Motorblock Identifikation

In beiden Versionen wurde der AEG 161 Motorblock verwendet. Neben der bekannten Identifikationskriterien- siehe auch unten – sind in jüngster Zeit weitere Erkenntnisse betreffend der an der Block-Front angegossenen Buchstaben/Zahlen Kombinationen aufgetaucht. Diese befinden sich im Bereich der Lichtmaschine – jedoch an unterschiedlichen Stellen. Basis für den verwendeten Code sind die Buchstabenkombinationen N LNL oder NN LNL. Hierbei steht L für einen Buchstaben und N für eine Zahl.

Die detaillierte Erklärung steht Mitgliedern im internen Bereich zur Verfügung

970 cm³

Blocknummer eingegossen: AEG161 und 28G233

Nummern eingeschlagen:

- | | |
|----------|---|
| 9F/Sa/X | Motor Nummern 29001 - 29003 mit Tecalomit Hauptstrom-Filter |
| 9FD/Sa/X | Motoren mit geschlossenem Kurbelgehäuse-Belüftungskreislauf und Tecalomit Hauptstrom-Filter |
| 9FE/Sa/X | Motoren mit geschlossenem Kurbelgehäuse-Belüftungskreislauf, Ölfilter mit Öl- Warnlampen Anschluss |
| 9F/Sa/X | Motoren von Nummer 29039 – 30029, geschlossenem Kurbelgehäuse-Belüftungskreislauf, Purolator-Ölfilter und Öl-Warnlampen Anschluss |

1071cc

Blocknummer eingegossen: AEG 161 und 38G321

Nummern eingeschlagen:

- | | |
|----------|---|
| 9F/Sa/H | Motor Nummern 19201 bis 20410 und 26501 bis 33660 |
| 9FD/Sa/H | Motor Nummern 33661 - 33948 mit geschlossenem Kurbelgehäuse-Belüftungskreislauf und Öl-Warnlampen Anschluss direkt in der Ölfilter-Aufnahme |

Identifikation nach Motornummern



1275cc

„**offene Blöcke**“ mit Stößelstangen-Deckeln an der Rückseite

Blocknummer eingegossen:

Cooper S = AEG 312 Thin flange mit Stößelstangen-Deckel

AEG 634 Thick flange mit Stößelstangen-Deckel

AEG 312 + AEG 634 Thick flange mit Stößelstangen-Deckel

12G949 von Austin 1300 (1966 / 67) Thin flange mit Stößelstangen-Deckel

Nummern eingeschlagen:

9F/Sa/Y Motor Nummern 31001 – 31504, alle vor Version mit geschlossenem Belüftungskreislauf, Purolator Ölfilter

9FD/Sa/Y Alle Motoren mit geschlossenem Kurbelgehäuse- Belüftungskreislauf. Öl-Warnlampen Anschluss in der Ölfilter- Aufnahme ab Motor Nummer 32178.

Die vollständige Auflistung steht Mitgliedern im internen Bereich zur Verfügung.

1275 cc

„**Geschlossene**“ **Motorblöcke** ohne Stößelstangengehäuse-Abdeckungen an der Block-Rückseite:

12G/Ta/H	ADO17 Karosserien von Wolseley, Riley, MG & Vanden Plas, mit S-Pleuel
12H379	1275GT mit Dynamo, Minus an Masse, el. Benzinpumpe, Schalthals-Getriebe
12H380	1275GT mit Alternator, Minus an Masse, el. Benzinpumpe, Schalthals-Getriebe
12H389	1275GT mit Dynamo, Minus an Masse, mech. Benzinpumpe, Schalthals-Getriebe
12H390	1275GT mit Alternator, Minus an Masse, mech. Benzinpumpe, Schalthals-Getriebe
12H706	1275GT mit Alternator, Minus an Masse, mech. Benzinpumpe, Schaltgabel-Getriebe
12H298	Vermutlich frühe 1300GT ADO 16
12H397	Cooper S Mk3 mit Dynamo, Minus an Masse
12H398	Cooper S Mk3 mit Alternator, Minus an Masse
12H/-/	ADO16 Austin 1300 & Allegro
12H-610X/839	Innocenti Cooper 1300 B39/6 (Homemarket 02/72 – 03/73) 11-Bolzen Kopf, Duplex Steuerkette
12H/635X/	Innocenti B39 Cooper 1300 (Export ab 03/73), Austin 1300GT Motor aber mit Morris
12 HD26	ERA Turbo

A Plus Zylinderblöcke ab Motornummer 12H/706/-/026400 aufwärts

Die vollständige Auflistung steht Mitgliedern im internen Bereich zur Verfügung.

Identifikation nach Motornummern



Block-Identifikation: Eingegossene Blocknummer

1275 A-Serie = 12G1279 ohne Stößelstangen-Deckel für 1275 GT



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Cooper S Thick flange



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Cooper S Thick flange



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_1275 GT_1275 pre A+

1275 cc A+ ab 1990 mit 12A Nummern

Die Motornummern geben eindeutige Hinweise auf den Motortyp, seine Spezifikation und letztlich auch, zu welchem Fahrzeugtyp er ursprünglich gehört. Erläuterung, wie man die einzelnen Zahlen oder Buchstaben „liest“ sei anhand einer Beispiel-Nummer erläutert:

12A2AG01 xxxxxx

Identifikation nach Motornummern



1.Zeichen	12A	1275 cm3 A+ Motor
2.Zeichen	2	2 Ventile pro Zylinder
3.Zeichen	A	Vergaser-Spezifikation
4.Zeichen	G01	Vergaser Cooper 10,1:1 mit 3,105:1 Endübersetzung, Schaltgetriebe, unregelter Katalysator, kein Öhlkühler

Das 2.Zeichen unterscheidet Vergaser, SPI- und MPI Einspritzung:

12A/2A	Vergaser Version
12A/2B	Vergaser Version mit unregelmäßigem Katalysator (in D ab Jan. 1992)
12A/2D	SPI Einspritzer Version: (Single Point injection, Tbi, throttle body injection), Verdichtung 9.4 : 1, Frankreich mit Endübersetzung 2,76:1
12A/E	SPI Einspritzer Version: (Single Point injection, Tbi, throttle body injection), Verdichtung 10,0 : 1
12A/L	Multi Point MPI Einspritzer Version

Das 3.Zeichen unterscheidet Getriebe und Anbauteile:

F53	Vergaser Cooper, Verdichtung 10.1, Endübersetzung 3.105:1, unregelmäßig Katalysator, Öhlkühler, RSP, CAM6648 Nocke RSP Cooper (Vergaser), Juli – September 1990 Offizielle Motornummern fehlen, niedrigste bekannte Nr.100101 höchste bekannte Nr.101282
F75	SPI -alle Nicht-Cooper, Verdichtung 9.4:1, Endübersetzung 3.105:1, geregelter Katalysator
F76	SPI Automatik -alle Nicht-Cooper, Verdichtung 9.4:1, geregelter Katalysator
F77	SPI Cooper, Verdichtung 10.1:1, Endübersetzung 3.21:1, geregelter Katalysator Bauzeit von Juli – September 1990 Offizielle Motornummern fehlen, niedrigste bekannte Nr.217084

Die vollständige Auflistung steht Mitgliedern im internen Bereich zur Verfügung.

J34	SPI Mini, Verdichtung 10,1:1, 55 Amp LiMa, Schaltgetriebe, Klima, Japan-Version 1992-1996, Matrix-Motor-Nummer
J35	SPI Mini, Verdichtung 9,4:1, 55 Amp LiMa, Automatik, Klima, Japan-Version 1992-1996, Matrix-Motor-Nummer
J66	SPI, Monte Carlo LE, Verdichtung 10,1:1, Endübersetzung 3,21:1, 55 Amp LiMa, Katalysator, Matrix-Motor-Nummer Bauzeit von Juli - August 1994 Offizielle Motornummern fehlen: Niedrigste bekannte Nr. 294029 Höchste bekannte Nr.300093

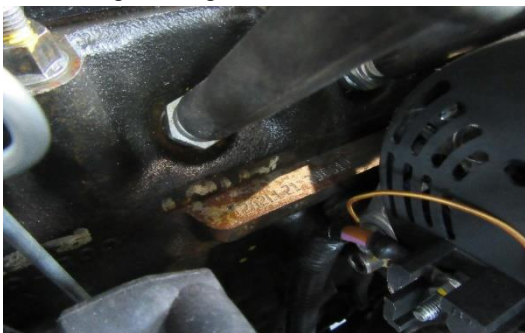
Identifikation nach Motornummern



K71	MPI Cooper-Spezifikation, Verdichtung 10.1, Endübersetzung 3.21:1, Klimaanlage, Japan Spezifikation
K72	MPI, Verdichtung 9.4:1, Automatik, Klimaanlage, Japan-Spezifikation 1996-1999
L13-L21	Austauschmotoren = siehe unten

Die vollständige Auflistung steht Mitgliedern im internen Bereich zur Verfügung.

Motornummer mit Einzelpunkten (Matrix) direkt unterhalb der Zündkerze 1 und 2 (von rechts) in den Block eingeschlagen.



@Patrick Stellwag_RC 2017_170302

Block-Identifikation 998 cm³

998 A+ = **WFM1026**

Eingegossene Blocknummer an der Motor-Vorderseite unterhalb Zylinderkopf



MMCK Archiv_998cc_Block vorne_A+

Block-Identifikation SPI

1275 A+ = **WFM1024** (1275-A plus Motor mit 5/8" Ölfilterflansch- frühere Version)

Eingegossene Blocknummer an der Motor-Vorderseite unterhalb Zylinderkopf

1275 A+ = **WFM1024** (1275-A plus Motor mit 11/16" Ölfilterflansch- späte Version)

Alle RSP Cooper, Vergaser, SPI bis letzter SPI im September 1996



Block-Identifikation MPI:

Eingegossene Blocknummer an der Motor-Vorderseite unterhalb Zylinderkopf
LCF 103200 = 1275- A plus Motor MPI

Werksüberholte Motoren:

Neue sowie sogenannte "Gold Seal" und "Silver Seal" Motoren

- | | |
|------|--|
| 8G13 | 848cc 4-Ganggetriebe, 1 375" Kurbelwellenstumpf. Primärrad mit Ölversorgung (1959-62; ersetze die D.U. Büchse) |
| 8G28 | 850cc – mit Ölversorgung für Primärrad, 1.375" Kurbelwellenstumpf, 1962- 63 |
| 8G35 | 850cc – 4-Ganggetriebe mit Deva Hülsen-Version, 1.5" Kurbelwellenstumpf, 1964-1967, Warnlampen-Anschluß am Ölfilterkopf |
| 8G45 | 850cc - Gold Seal, 4-Ganggetriebe mit Deva Hülsen-Version, 1.5" Kurbelwellenstumpf, Primärrad mit eigener Ölversorgung, 1964- 1980, kein Warnlampen-Anschluß am Ölfilterkopf |

Die vollständige Auflistung steht Mitgliedern im internen Bereich zur Verfügung.

Diese Technik Tipp Kurzversion gibt nur auszugsweise Hinweise auf Zuordnungsmöglichkeiten. Gerne unterstützt der MMCK bei einer Identifikation bzw. Typenzuordnung

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