



# Datenblatt\_Short\_Mini MPI

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

Autor: Patrick Stellwag\_November 2017



Rover MPI (Multi Point Injection): Oktober 1996 bis Oktober 2000



MMCK Archiv\_Rover Group\_Product Communications\_Oktober 1996



@ MMCK Archiv\_DGH\_Rover Cooper\_Last Edition

Als BMW Ende Januar 1994 entschied, von British Aerospace die Rover Holdings Ltd. zu erwerben, kam ein Aspekt der neuen Kooperation schnell zutage: Das für die Rover Group so wichtige Kleinwagensegment stand alles andere als gut da.

Die Entwicklung eines Mini-Nachfolgemodells E50 (später in R50 umbenannt) hatte gerade erst begonnen und der Markteintritt war erst im Jahr 2000 vorgesehen.

Die EU-Konformität des Mini sollte bereits per 30. September 1996 auslaufen!  
Der als Ersatzmodell für den Mini gedachte Mini Metro verkauft sich nicht befriedigend – die Verkaufszahlen lagen gerade mal bei etwa der Hälfte des damaligen Ford Fiesta.

Die beiden neuen Partner entschieden daraufhin, weiter in den Mini zu investieren, um die Zeit bis zur Neueinführung des R50 zu überbrücken.



**EU Crash-Sicherheitsregeln** zwangen zum Handeln. Mit Einführung der überarbeiteten Version kamen SIPS (Side Impact Protection System), also zusätzliche in die Türen eingezogene Streben als Seiten-Aufprallschutz aus hochfestem Stahl zum Einsatz.

**Hauptproblem Abgasverhalten** des Motors: Dessen Abgase entsprachen nicht mehr den EU-Regeln ECD II (94/12/EC). Entsprechende Modifikationen konnten nun mit Hilfe der finanziellen Möglichkeiten seitens BMW umgesetzt werden.



@MMCK Archiv\_DGH\_Rover Cooper Last Edition

**Problem Leistung und Geräusch:** In gleichem Zuge wurden lange aufgeschobene Verbesserungen vorangetrieben und zur serienreife gebracht. Der leistungsfressende Direkt- und Permanentantrieb des Keilriemens und die zunehmend strengeren Geräuschvorschriften 92/97/EEC erforderten Lösungen, weshalb der bisher seitlich angebrachte Kühler nach vorne hinter den Kühlergrill wanderte und ab sofort ein elektrischer Lüfter zum Einsatz kam.

Die Verwendung einer zeitgemäßen elektronischen Zündung (ECU MEMS2J) erübrigte die Verwendung eines Verteilers. Stattdessen wurde nunmehr an gleicher Stelle im Motorraum eine zentrale Zündeinheit (Zündspule) für alle 4 Zylinder montiert.

**Fahrgeräusch im Fahrgastraum:** Obwohl bei den SPI (Single Point Injection) Modellen bereits recht „lange“ Getriebe Endübersetzungen zum Einsatz kamen, war der Geräuschpegel bei Autobahnfahrt noch immer vergleichsweise hoch.

Am Ende entschieden sich die Techniker für ein extrem „lang“ übersetztes 4-Gang Getriebe mit einer Endübersetzung von 2,76:1. Die Beschleunigung von 0-100 km/h verschlechterte sich somit im Verhältnis zur Vorgänger-Version SPI von 11,5 auf jetzt 12,2 Sekunden.



Eine zusätzliche Rationalisierungsmaßnahme stellte die Verwendung des Cooper Motors in nunmehr identischer Konfiguration auch für den Standard-Mini dar, was diesen natürlich mit nunmehr 63 PS deutlich aufwertete. Die Unterscheidung der beiden Versionen erfolgte bei den MPI-Versionen also nur noch durch die unterschiedliche Serien-Spezifikation.

### **Unterscheidungs-Merkmale zum SPI:**

Kühler jetzt direkt hinter dem Kühlergrill

Zentrale eckige Zündbox für alle 4 Zylinder anstatt Zündspule

Waagrecht liegender Ölfilter

### **Spezifikationen und Klassifizierung:**

MPI in 2 Bauphasen: Phase 1 von 1.Oktober 1996 bis Februar 2000

Phase 2 von Februar 2000 bis 4.Oktober 2000



MMCK Archiv\_Patrick Stellwag\_Padua 2015\_MPI

Die VIN oder Chassisnummer befindet sich auf einem Aluschild, das ganz vorne am Innenkotflügel im Motorraum angebracht ist und von hinten eingeschlagene Fahrzeugdaten zeigt.

**Phase 1** vom 1.Oktober 1996 bis Februar 2000

### **Chassis Nummer:**

SAXXNNAZRBD MPI Jahrgang 1997, LHD

Andere individuelle Chassis Nummern können wir gerne auf konkretere Zuordenbarkeit prüfen.

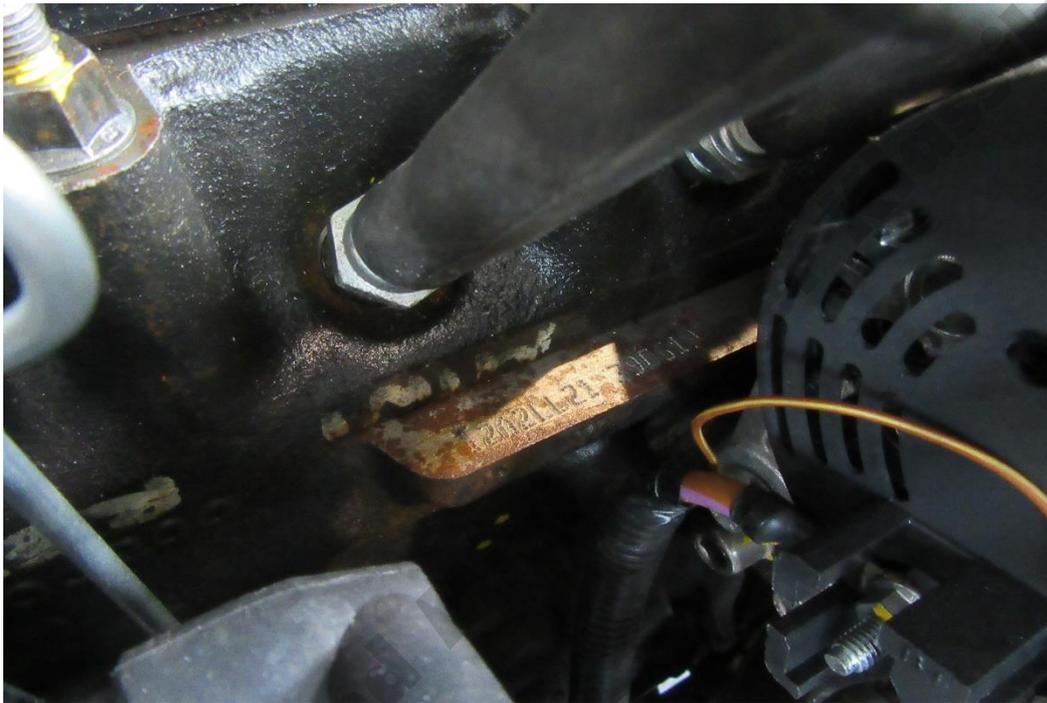


## Motor Nummer:

12A2LK70... Endübersetzung Schaltgetriebe 2,76:1, Verdichtung 10,5:1

12A2EK71...Japan Spezifikation: MPI Block mit SPI Cooper Spezifikation,  
Endübersetzung 3,21:1 Schaltgetriebe, Klimaanlage, Verdichtung 10,1:1

12A2EK72...Japan Spezifikation: MPI Block mit SPI Standard Spezifikation,  
Verdichtung 9,4:1



@Patrick Stellwag\_Motor MPI

**Motorleistung:** 63 PS/ 5.500 U/min Schaltgetriebe

62 PS/ 5.700 U/min Schaltgetriebe Japan-Spezifikation

53 PS/ 5.000 U/ min Automatikgetriebe Japan-Spezifikation

**Beschleunigungswerte:**

0 – 100 km/h

**Cooper**

12,2 sec

**Sports Pack**

12,8 sec

**Motorblock-Identifikation:** An der vorderen oberen Seite des Motorblocks  
eingegossen: LCF 103200

Motorblock, Ventildeckel und Zündgeschirr in matt-schwarz

**Zylinderkopf - Identifikation:** Eingegossen „LDF 105800“ am äußeren  
kupplungsseitigen Ende des Motorblocks

Kein Bypass-Stutzen wie A-Serie Köpfe

Keine Bolzen/Gewindebohrungen für ein Heizungsventil



## Änderungen in der laufenden Serie:

Oktober 1996:	Erster MPI Mini mit Chassis Nr. 134455
November 1996:	ECU MKC 104290 durch MKC 104291 ersetzt
Juli 1998:	Haupt-Kabelbaum modifiziert Modifizierte Höheneinstellung der Scheinwerfer
Dezember 1998:	ECU MKC 104291 durch MKC 104292 ersetzt
Juli 1999:	Neue Zusatz-Armaturen von VDO
September 1999:	Hintere Seitenfenster modifiziert
Dezember 1999:	Neue Tacho-Welle
Februar 2000:	Ende der MPI Phase 1
Oktober 2000:	Produktionsende und Ende MPI Phase 2

## Exterieur

### Farbcodes von Oktober 1996 bis Juli 1998

British Racing Green 2 und auch White Diamond 2 weichen von den früheren Farben ab, die i.d. Fahrzeugen der frühen 90er Jahre zum Einsatz kamen.

Anthracite ersetzt während der Bauphase das Charcoal Grey

Hawaiian Blue ersetzt während der Bauphase das Kingfisher Blue

Electric Blue, Kingfisher Blue, Yukon Grey und Charcoal Grey entfielen im Laufe des Jahres 1997

Information zu weiteren jahrgangsspezifisch verwendeten Farben und deren Codierung auf dem Typenschild können wir gerne versuchen, individuell herauszufinden.

### Farbcodes von August 1998 bis Februar 2000

Standard Lacke: Solar Red/ Old English White

Metallic Lacke mit Klarlack: Hawaiian Blue/ Old English White

Anthracite/ Old English White

Information zu weiteren jahrgangsspezifisch verwendeten Farben und deren Codierung auf dem Typenschild können wir gerne versuchen, individuell herauszufinden.

Weitere Typen Spezifika: Dach-Antenne

Beheizte Heckscheibe

Getönte Scheiben ringsum

Passend zur Dachfarbe: Streifen Motorhaube, Seitenstreifen,

Cooper Aufkleber, Seitenspiegel



Nummernschild-Beleuchtung hinten in Wagenfarbe  
„Flügel“-Logo auch an der Heckklappe  
4,5 Zoll Minilite Felgen, Bereifung 145/70 R12

## Optionen: Elektrisches Stoffdach

Schwarz-weiß karierte Streifen/ Motorhaube  
Schwarz-weiß karierte Beklebung am Dach  
Union-Jack Beklebung am Dach

Chrom-Pakete: Paket A mit polierten Wischerarmen, Auspuff-Chromblende, Seitenspiegel verchromt

Paket B mit Chrom-Stoßstangen mit Hörnchen und Bügeln und Retro Kühlergrill (Wave-Grill ähnlich Austin Mini Mkl)

Sports-Pack als Option: Spezielle Kotflügel-Verbreiterungen immer in Wagenfarbe  
6x13 Zoll Alufelgen im Mini-Lite Stil, Bereifung 175/ 50 R13  
Lenkung mit Lenkwinkel-Begrenzung  
Koni Stoßdämpfer an der Hinterachse mit Anschlag-Gummis  
2 zusätzliche Nebel-Scheinwerfer, Auspuff Chromblende

## Interieur

Serienausstattung: Airbag im schwarz/beigen Leder Lenkrad  
Schwarzer Teppich  
Gaspedal mit gelochtem Alu-Aufsatz  
Walnußholz-Armaturenbrett mit Handschuhfach  
Philips Kassetten-RadioR660  
3er Armaturen mit zusätzlicher Analog-Uhr (alle cremefarben)  
Seiten-Aufprallschutz in den Türen

**Phase 2** von März 2000 bis zum endgültigen Produktionsende am 4.Oktober 2000

### Chassis Nummer:

SAXXNRAZRYD	MPI LHD Nicht Cooper mit lackiertem Armaturenbrett
SAXXNRAZEYD	MPI RHD Nicht Cooper mit lackiertem Armaturenbrett
SAXXNPAZRYD	MPI Cooper Sport 2000 LHD
SAXXNPAZEYD	MPI Cooper Sport 2000 RHD
SAXXNPAZRID	MPI Cooper Sport 2001 LHD
SAXXNPAZEID	MPI Cooper Sport 2001 RHD



**Motor sowie Leistung** wie Phase 1

**Exterieur:**

Dachantenne

Beheizte Heckscheibe

Die Badges an Motorhaube und Heckklappe sind identisch

Kleine Radkappen in grün mit Schriftzug „Mini“

Verchromter großer Schriftzug „GB“ an Heckklappe

**Farbcodes von März 2000 bis Oktober 2000**

Nur die Mini Cooper Classic wurden mit weißem Dach geliefert

Mini Cooper Sport wurden mit Dach in Platinum Silver geliefert

Information zu weiteren jahrgangsspezifisch verwendeten Farben und deren Codierung auf dem Typenschild können wir gerne versuchen, individuell herauszufinden.

**Typen-Spezifika:**

Mini Cooper Classic: Schmale Kotflügel-Verbreiterungen in Wagenfarbe  
Seitenspiegel in Dachfarbe Old English White  
Streifen auf Motorhaube, Seitenstreifen und Cooper Badges in Dachfarbe Old English White  
2 Zusatz-Scheinwerfer  
4,5 Zoll Minilite Felgen, Bereifung 145/70 R12

Mini Cooper Sport: Kleine Radkappen in grün  
Badges an Motorhaube und Heckklappe in grün  
Große Kotflügelverbreiterungen in Wagenfarbe  
6x13 Zoll Alufelgen im Mini-Lite Stil, Bereifung 175/ 50 R13  
2 zusätzliche Nebel- und 2 Fernscheinwerfer  
Verchromte Auspuffblende  
Verchromter Schriftzug an Heckklappe „Cooper Sport“  
Koni Stoßdämpfer  
Streifen auf Motorhaube, Seitenstreifen und Badges in Dachfarbe Platinum Silver  
Dach und Seitenspiegel in Platinum Silber



## **Innenausstattung Mini Cooper Classic:**

Siehe hierzu Detailangaben im Originalprospekt

## **Innenausstattung Mini Cooper Sport**

Siehe hierzu Detailangaben im Originalprospekt



@MMCK Archiv\_DGH\_Rover Cooper Last Edition

Dieses Datenblatt mit einer Reihe vertiefender Information finden Mitglieder in einer vollständigen Version im MMCK Mitgliederbereich.

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