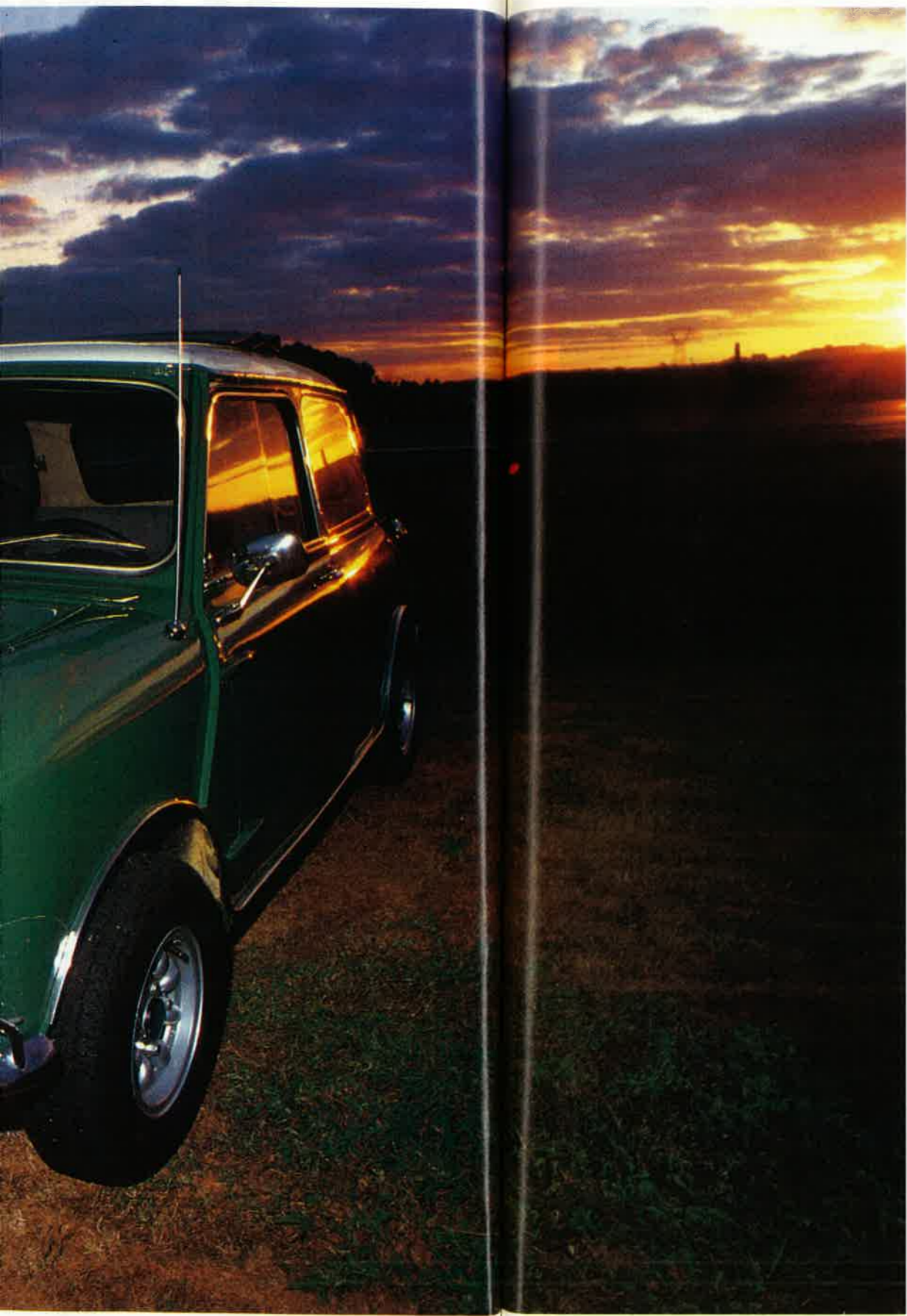




Etonnement bien proportionnée, cette minuscule carrosserie ne brillait pourtant pas par des formes très recherchées.

A
comme
de la gu
Coccine
Eh bien
britann
quelque
populai
sûr, il y
haute q
nommé
fusée s
les Aus
aussi c
moins a
médioc
Et puis
grisaille
britann
La fam
marque
-qui all
noms fr
la fune
son em



urtant pas par des formes très recherchées.

Austin Mini



La plus petite boîte de Pandore

A l'époque où la France lançait la 4 CV et la Dyna, où l'Italie faisait ses délices de la Fiat 500 et où l'Allemagne commençait à construire dans les décombres de la guerre celle qui allait devenir la Coccinelle, que faisait la Grande-Bretagne ? Eh bien, alors que la voiture de sport britannique jetait ses feux – les derniers pour quelques marques – la petite voiture populaire se voyait tristement négligée. Bien sûr, il y avait l'inénarrable Ford Popular plus haute que large (mais qu'un petit débutant nommé Jim Clark faisait évoluer comme une fusée sur la neige du rallye de Monte-Carlo), les Austin Seven puis A 30 qui, sans être aussi caricaturales, n'en dépassaient pas moins assez péniblement une honnête médiocrité...

Et puis vint l'année 59 où, au sein de cette grisaille, surgit l'astre Mini. L'ambiance britannique n'était pourtant pas au beau fixe. La fameuse politique de regroupement des marques au sein d'un vaste conglomérat – qui allait effectivement réunir un flot de noms fameux dans la tombe – avait débuté et la funeste British Motor Corporation étendait son emprise sur une industrie qui ne

parvenait pas à réussir sa reconversion après les cinq dures années où chaque atelier, du plus petit au plus grand, s'était exclusivement consacré à la fabrication du matériel de guerre.

La Mini fut l'oeuvre d'un homme, un ingénieur d'origine grecque nommé Alec Issigonis, dont la réussite industrielle fut telle qu'il termina sa vie comme Sir Alec Issigonis (après tout, peut-être ferons-nous un jour la connaissance du comte Calvet ?...).

Comment Issigonis s'y prit-il pour convaincre les pontes de la BMC de se lancer dans une entreprise aussi hardie ?

Il est impossible de le relater mais, après tout, cela prouve simplement que les plus obtus peuvent succomber au moins une fois dans leur vie à une inspiration géniale...

Au premier regard, la Mini donnait l'impression d'un véritable jouet et je me souviens l'avoir considérée avec une certaine réticence. Que devais-je penser de ces minuscules roues de 10 (l'un des points d'ailleurs les plus discutables de la voiture) et comment pouvait-on prétendre loger quatre personnes dans un habitacle aussi minuscule ?

Sans doute connaissez-vous ce thème cher à la science-fiction, où l'ouverture du couvercle d'une boîte minuscule révèle le plus vaste des univers ? Eh bien, la Mini, c'est un peu ça et, aujourd'hui encore, le contraste entre ses dimensions extérieures réduites et son volume habitable constitue un sujet d'étonnement pour ceux qui l'approchent pour la première fois. Surpris de la place disponible pour les jambes et de la distance à laquelle je me trouvais de l'ébauche de tableau de bord, je m'installai donc au volant et tournai la clé de contact. Bon, d'accord. Le bruit exhalé par le petit quatre cylindres n'avait rien de mélodieux mais Dieu sait s'il était présent, dans un concert de sifflements et de claquements qui, à tout le moins, en disait long sur les faibles quantités d'insonorisant utilisées...

La souris qui rugissait...

Pourtant, cette mécanique ne manquait pas d'originalité. Entre autres, le petit bloc était disposé transversalement sous le capot, au dessus de l'ensemble boîte-pont contenu dans le même carter, avec un graissage commun qui n'allait d'ailleurs pas tarder à poser des problèmes à ses premiers utilisateurs.

Cette disposition assurait une telle compacité qu'elle réduisait le compartiment moteur à sa plus simple expression, au bénéfice de l'habitacle. Bien entendu, l'adoption de la traction avant supprimait toute transmission encombrante mais les suspensions elles-mêmes étaient extrêmement compactes et, de fait, les deux larges portières autorisaient une accessibilité très correcte à quatre places dignes de ce nom, avec des surfaces vitrées très convenables mais, quand même, un coffre vraiment symbolique.

158 Tout cela était très nouveau, surtout réuni sur une seule voiture mais le meilleur résidait à coup sûr dans un bouquet de qualités routières qui sautait littéralement au visage du conducteur ! Sans même parler des avantages traditionnels de la traction avant, l'absence totale de porte-à-faux avant et arrière, un freinage efficace, garanti en particulier par un poids modéré ainsi que, disons-le, une suspension sèche assez inconfortable, garantissaient à la Mini une

LA COTE DE L'EXPERT

Révolutionnaire ! Traction avant, moteur transversal, boîte intégrée dans le bas moteur, etc... En 1959, la Mini était en avance sur son époque. A ce titre, et malgré sa très large diffusion, la Mini mérite que l'on s'attarde sur son sort. Surtout les versions sportives signées John Cooper...

La cote de Christian Huet : Cooper 1300 S : 20 000 à 50 000 F. Tendances à la stabilité.

soudaineté de réactions qui, bien exploitée, procurait à ce puceron une telle efficacité qu'en dépit de sa puissance modérée, il se révéla rapidement capable de mener la vie dure aux plus puissantes voitures, sur routes accidentées s'entend.

Au reste, le rallye de Monte-Carlo 1964 allait apporter la preuve éclatante de cette efficacité, en permettant à la Mini de vaincre les Ford Falcon officielles, deux fois plus grandes et peut-être trois fois plus puissantes qu'elle ! Eh pourtant, la Mini n'avait absolument pas été conçue dans ce but. Elle devait être une petite voiture populaire, peu coûteuse, peu encombrante et je pensais à tout cela en lançant cette petite bombe à roulettes dans les entrechats les plus saugrenus, dans lesquels elle se complaisait sans vergogne, glissant de l'avant, de l'arrière, avec, une boîte qui n'était cependant pas un modèle d'efficacité... Stable en ligne droite, la Mini - qui pouvait tout aussi bien être Austin que Morris - se complaisait dans tous les styles de virage et, surtout, elle adorait le glissant et se jouait de la neige, sauf lorsque ses petites roues s'y enfonçaient trop profondément.

Entre autres performances, la Mini fut l'héroïne d'un film assez étonnant, "L'or se barre", où elle se livrait en plusieurs exemplaires à une série de cascades de tout premier choix, aux mains d'un groupe de cascadeurs parmi lesquels on trouvait, si mes souvenirs sont bons, Rémy Julienne. Aujourd'hui, la Mini est toujours au catalogue Austin-Rover et elle possède encore ses fidèles, bien que ses versions sportives - dont la fameuse Mini-Cooper S - aient disparu depuis longtemps. Quarante ans, c'est un âge canonique pour une automobile et, à part la 2 CV Citroën, aucune voiture n'est demeurée aussi longtemps en construction. En bref, le prototype même de la voiture historique !



Le volant disposé très horizontalement imposait une position de conduite caractéristique et la simplicité de l'instrumentation n'incitait guère à la rêverie.

AUSTIN MINI

- **Moteur:** Puissance fiscale 5 CV. Cylindrée 848 cm³. 4 cylindres en ligne 63 x 68,26. 1 carburateur semi-inversé SU. Allumage par delco. Refroidissement à eau. Contenance du réservoir 25 litres. Soupapes en tête. Arbre à cames latéral commandé par chaîne. Rapport volumétrique 8,3. Puissance maxi 35,5 ch à 5 500 tr/mn. Couple maxi 6 mkg à 2 900 tr/mn.

- **Transmission:** Roues avant motrices. Boîte de vitesses à 4 rapports. Levier de commande au plancher.

- **Chassis, suspension:** Ensemble monocoque. Suspension avant à roues indépendantes par ressorts à cône en caoutchouc. Suspension arrière à roues indépendantes par ressorts à cône en caoutchouc. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à l'avant et à l'arrière.

- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

- **Direction:** A crémaillère.

- **Pneumatiques:** 5.20 x 10.

- **Carrosserie:** Poids à vide 580 kg.

- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 460 cm³. Puissance au litre 44,2 ch. Rapport poids/puissance 15,5 mkg/ch.



La mécanique était capable de fournir - bruyamment - une puissance non négligeable.

ZENITH
SWISS
1865

MONTE
COURONNE VISSÉE - ÉTANCHE
DEMANDE