

La Voiture Ancienne

Le journal bourse d'échanges de tous les passionnés de véhicules anciens et de collection

Grande Tombola 2013

Gagnez cette Citroën 2CV6 Spécial

rouge Valllunga
de Juillet 1990



Le modèle qui a le moins de km :
Mini Moke - 1989



Coup d'œil dans le rétro :
Citroën 2CV AKS 400 - 1974



Visite :

The National Technical Museum (CZ)



Calendrier de vos manifestations :
- des centaines de dates à retenir

27^{ème} Bourse d'échanges de Pontorson (50)

N°14



1960
53 ans déjà !
2013

Dossier / Conseils d'achats :
Austin Mini Break

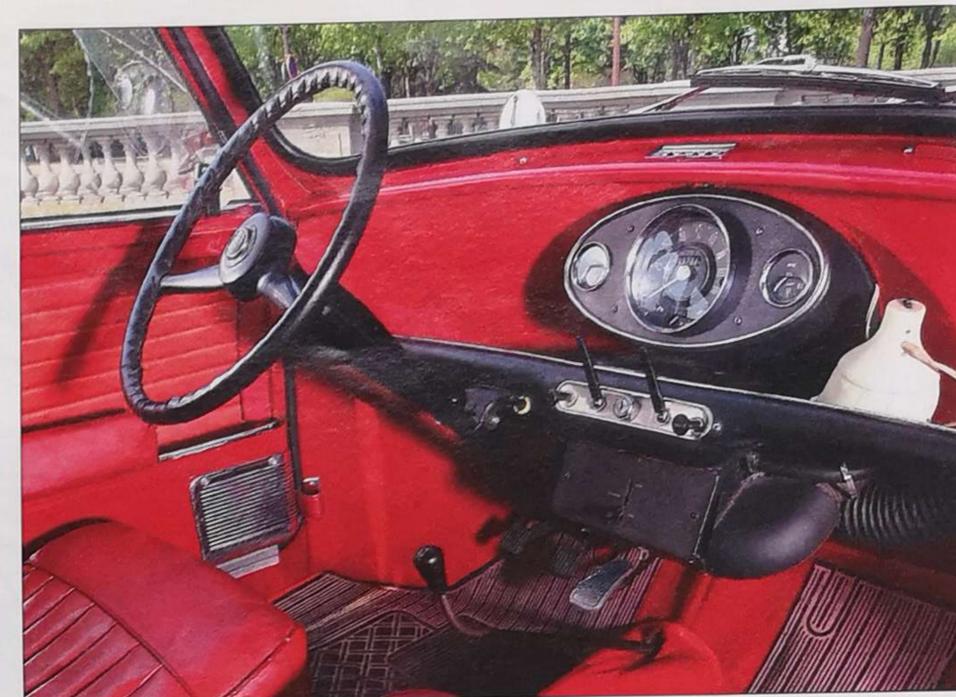
L 12789 - 14 - F: 4,50 € - RD



Trimestriel - Avril/Mai/Juin 2013

DOSSIER

Mini Austin Countryman & Morris Traveller



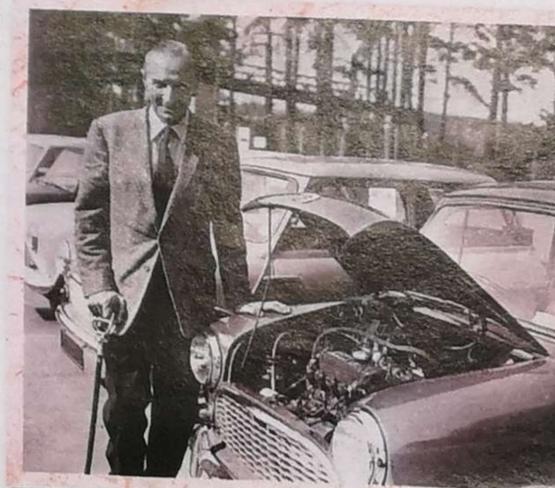
Un break dans les quartiers chics

En 1957, deux ans avant la commercialisation du coach Mini, un prototype utilitaire avait été imaginé par l'équipe d'Alec Issigonis. Il ne ressortira des cartons qu'en Janvier 1960 sous la forme du Van, suivi quelques mois plus tard par les breaks vitrés Austin Seven Countryman et Mini Morris Traveller. Dans ce dossier/conseils d'achat illustré par une version Countryman de 1965, nous allons retracer l'histoire de ces modèles à carrosserie agrandie, pourtant classées au départ dans la catégorie des utilitaires, dits LCV (Light Commercial Vehicle).

Texte : Stéphane MARIE - Photos : ONESHOOTING - Christophe GASCO
Documents d'époque : Archives BMW Group - Modèle : Laëticia HAMILCARO

La Mini, c'est un vaste et passionnant sujet. Avant de devenir, en 1994, une marque à part entière du groupe BMW, elle a été vendue sous plusieurs casquettes : Austin, Morris, Riley, Wolseley, British-Leyland et sous licence par Innocenti en Italie et Authi en Espagne. La conception de cette citadine déléguée découle d'une période troublée économiquement et politiquement : celle du blocage du Canal de Suez, l'hiver 1956 par Nasser, le président de la République d'Égypte. Cette première crise pétrolière européenne va avoir des conséquences graves pour toutes les industries liées directement à l'Or Noir. Le secteur automobile est touché de plein fouet et des mesures drastiques de rationnement de carburant sont mises en place dans plusieurs pays, dont la France et la Grande-Bretagne. Sir Leonard Lord, le haut responsable de la British Motor Corporation (BMC), décide alors de créer une petite automobile capable de transporter quatre personnes et dont le coût de production, d'achat et d'entretien serait réduit le plus possible. Deux ingénieurs du bureau d'études de Longbridge, Laurence Pomeroy et Alec Issigonis, sont mis sur le projet baptisé ADO 15 (Austin Drawing Office Project Number 15). Chacun travaille de son côté avec son équipe respective et

au bout de quelques mois, c'est le projet d'Alec Issigonis qui est retenu. L'ingénieur grec autodidacte, entré au bureau d'études de Morris Motors en 1936 n'en est pas à son coup d'essai puisqu'on lui doit également la Morris Minor, un énorme succès international.



Août 1959 : le début d'une grande aventure

Du fait de la fusion, en 1952, des marques Austin et du groupe Nuffield (Morris, MG, Wolseley, Riley), la P'tite Anglaise de la British Motor Corporation se présente sous deux patronymes : Morris Mini Minor et Austin Seven (ou Se7en), produites respectivement à Cowley et à Longbridge. Les deux autos sont identiques, à l'exception de leur badge, de leur calandre et de leurs enjoliveurs de roues. En France, on ne retient qu'un nom unique : Mini Morris. Mais très rapidement, seul le mot «Mini» reste pour qualifier cette citadine anglaise super compacte qui

ne manque pas de caractère. Sur les premières versions dites Mk 1 (ou Mark 1), on note un certain archaïsme avec un bouton de démarreur au plancher et des fenêtres coulissantes. Son prix de vente en Angleterre est de 497 Livres pour la version de base, et 537 Livres pour la version améliorée Super Deluxe ; ce qui fait d'elle la moins chère de sa catégorie après la vieillissante Ford Popular. Malgré cela, le succès n'est pas immédiat. Boudée dans un premier temps par le grand public, elle est d'abord appréciée par ces Dames des milieux huppés de Londres qui la trouvent à la mode et très pratique pour circuler en ville.

Mini Van : première version utilitaire

En 1957, deux ans avant la présentation officielle de la Mini coach, alors en pleine période de gestation, l'équipe technique d'Alec Issigonis a déjà réalisé onze prototypes, dont un utilitaire à deux places rallongé de 20 cm derrière les sièges avant et équipé de deux portes arrière. Son plancher plat rapporté sur la coque facilite le transport de marchandises. Dans ce cas, encore plus que sur le coach, c'est un sérieux avantage d'avoir une traction-avant sans un encombrant tunnel de transmission qui court jusqu'aux roues arrière. Ce modèle utilitaire est finalement commercialisé en Janvier 1960, cinq mois après



Ce repose-coude, que l'on clipse sur l'arête du vide-poches de la portière, est un accessoire d'époque. De série, il n'y avait pas d'accoudoir.



Le tableau de bord ovale regroupe au centre le tachymètre et sur les côtés les voyants de température d'eau et de pression d'huile.



En France, les ceintures de sécurité aux places avant deviennent obligatoires en 1970 dans les voitures neuves. Ici, ce sont des Britax type «aviation».



L'extrémité de la manette des clignotants est équipée d'une diode lumineuse qui s'allume quand ils sont en fonction.



De part et d'autre de l'emplacement de la clé de contact, ces prolongateurs sont pratiques pour actionner les essuie-glace ou l'éclairage.



Contrairement aux Mini Cooper à levier de vitesses court, celui des breaks est très long et coudé. Il est appelé «manche à balai».



La planche de bord est sobre et fonctionnelle. La tablette permet de poser quelques objets d'époque, comme ce petit phare de recherche qui se ventouse sur le pare-brise. L'habitacle entièrement moqueté rappelle que ce break est également fait pour la ville... et les beaux quartiers. La moquette rouge a été refaite mais les tapis en plastique sont d'origine.



La sellerie en simili cuir rouge est joliment patinée par les années. Sur le break, la banquette arrière est au même emplacement que sur le coach, mais elle se rabat pour augmenter la capacité de chargement.



le lancement de la Mini «Saloon» (appellation anglaise du coach), sous la forme d'un break tôlé à deux places baptisé Mini Van. En Grande-Bretagne, il est distribué indifféremment sous le nom Austin Seven Van ou Morris Mini Van. Une fois de plus, les deux modèles sont quasiment identiques, à l'exception de leur insigne de capot. L'empattement est rallongé de 10 cm par rapport au coach et le porte-à-faux arrière gagne 15 cm, soit une longueur totale de 3,30 m. Ce Van arrive à point nommé pour booster les ventes de la Mini qui peine à prendre son envol. En France, l'utilitaire est commercialisé sous le patronyme Austin 850 Camionnette puis Mini Van. Il reprend le moteur du coach, le 4 cylindres transversal refroidi par eau (848 cm³) issu de la Morris Minor avec la boîte de vitesses placée sous le moteur.

Sans fioritures

La finition de cette Mini fourgonnette est plus rustique que celle du coach : son masque de calandre (sans enjoliveur) est peint ton caisse, ses garnitures de sièges sont uniquement en skaï uni, tous les éléments intérieurs sont peints (il n'y a pas de chrome) et les tapis de planchers sont en caoutchouc. Après tout, c'est un utilitaire ! Et il va connaître une belle carrière en tant que tel auprès des artisans et des commerçants qui recherchent un petit véhicule passe partout, capable de transporter diverses marchandises sur un plancher plat (250 kg de charge utile et un volume de 1,30 m³) et disposant d'une fiscalité avantageuse. En effet, en Grande-Bretagne, le Mini Van n'est pas taxé par la Purchase Tax (l'équivalent de notre TVA), car il est classé comme une voiture commerciale. De ce fait, son prix de vente est très

intéressant pour les professionnels qui le touchent à 360 Livres (contre 497 Livres pour un coach équivalent). Cette camionnette tôlée est également très prisée par les militaires de sa Majesté. Des dizaines de Mini Van vert foncé seront utilisés dans les British Forces, et notamment dans la Royal Air Force comme voitures de liaison. On en retrouve aussi aux mains des policiers britanniques (peinture bicolore turquoise / blanc ou bleu foncé) avec, sur le toit, un combiné regroupant une inscription lumineuse STOP et un gyrophare. L'administration des Postes (Royal Mail) n'est pas en reste puisque des centaines de Mini Van rouges sillonnent l'Angleterre pour distribuer le courrier. Conscient d'avoir trouvé un véhicule extrêmement polyvalent, la direction de British Motor Corporation décide d'élaborer une version plus urbaine, orientée vers une clientèle féminine.

Un break qui a de la classe

Consciente du succès de son Van auprès des professionnels, la British Motor Corporation décide de décliner ce concept aux particuliers en rajoutant des vitres latérales coulissantes et une banquette arrière repliable. En Septembre 1960, deux nouvelles versions produites sur les bases du Mini Van font leur entrée dans la gamme : l'Austin Countryman et la Morris Mini Minor Traveller. Cette appellation est issue du break Morris Minor Traveller lancé en 1953, dont l'armature arrière est en bois verni. Sur les breaks Mini Countryman et Traveller, le principe des panneaux de bois est repris mais ici, ils sont simplement décoratifs et n'ont plus aucun rôle structurel. Cette finition particulière qui rappelle les «woodies» américains (et notamment le Chrysler «Town and Country») va beaucoup plaire à la clientèle bourgeoise des grandes villes de Grande-Bretagne et d'ailleurs. Comme pour le Van, de minimes différences distinguent les deux modèles : écusson de capot, calandre, enjoliveurs. Dans les catalogues publicitaires de l'époque, ces frères jumeaux à quatre places sont présentés comme des véhicules parfaits pour le travail et les loisirs. Leur polyvalence permet de transporter des marchandises la semaine et de partir en pique-nique en famille le week-end venu, dans un intérieur soigné entièrement recouvert de moquette au sol et sur les passages de roues à l'intérieur. La vocation de l'utilitaire a bien changé. Du fait de cet usage mixte et de leur carrosserie vitrée, les breaks Countryman et Traveller ne bénéficient pas de tarif hors taxes pour les professionnels. Quoi qu'il en soit, leur succès ne se dément pas sur le sol britannique et à l'exportation, comme en France où ils prennent le nom d'Austin Baby 850 Countryman et Morris Mini Traveller. Mais le travail supplémentaire en usine pour poser les habillages en bois a un coût qui se ressent sur le prix de vente de l'auto : 623 Livres Sterling, soit environ l'équivalent de 8 585 nouveaux Francs.

Ce qui n'est pas donné quand on songe qu'au même moment, une Peugeot 403 Familiale, bien plus confortable et largement plus spacieuse (huit places), était facturée à un tarif similaire. De plus, l'inconvénient majeur de ces versions, c'est l'entretien nécessaire des bois extérieurs qu'il faut traiter et vernir régulièrement pour éviter qu'ils pourrissent et viennent attaquer la tôle en dessous. Pour ne pas restreindre le marché des Countryman / Traveller à une clientèle trop élitiste, une version sans les habillages en bois est proposée en Octobre 1962 à un tarif moins élevé : 532 Livres. Hormis cette version «économique», les breaks suivent les évolutions mécaniques du coach. Le 4 cylindres de 998 cm³ proposé sur la Mini 1000 en Octobre 1967, arrive à cette période dans le compartiment moteur des utilitaires vitrés Mk II. Il permet de gagner un cheval : 38 ch. contre 37 ch. auparavant avec le 848 cm³. C'est très peu, mais néanmoins suffisant pour moins peiner en charge. Ce moteur n'est pas réellement nouveau, puisque dès 1962, il était installé sur les aristocratiques versions Riley Elf et Wolseley Hornet. À l'intérieur, la banquette arrière rabattable permet de doubler le volume de chargement. On passe ainsi de 0,525 à 1,30 m³. Avec ses 50 kg supplémentaires sur la balance par rapport au Van et sa répartition de charge sur l'arrière de l'auto, le break vitré est équipé de série de suspensions renforcées.



La polyvalence est vraiment l'atout de l'Austin Countryman et du Morris Traveller qui passent de 2 à 4 places selon les besoins. Les versions dotées de montants extérieurs en bois étaient très appréciées par la bourgeoisie londonienne.



Par rapport au coach, le type de carrosserie «utilitaire» (Van ou break) est plus long de 25 cm, soit 3,30 m contre 3,05 m. La différence se situe au niveau de l'empattement et du porte-à-faux arrière.

La Clubman prend le relais

En Octobre 1969, les versions Traveller et Countryman sont arrêtées en pleine gloire après 214 543 exemplaires produits. Mais ça n'est pas le chant du cygne pour les breaks, puisque la remplaçante est déjà sur les rails. Il s'agit de la Mini Clubman Estate, issue du coach du même nom, et considérée par beaucoup comme une véritable erreur de stratégie commerciale. Son capot long et sa face avant complètement redessinée étant loin de faire l'unanimité auprès de la clientèle traditionaliste de la Mini. D'autant que les élégants montants décoratifs en bois sont définitivement abandonnés au profit d'une simple bande de plastique imitation bois, ceinturée par un jonc chromé, qui court d'un bout à l'autre de la ceinture de caisse. Par la suite, seul subsistera un autocollant aspect bois. Pourtant, 176 688 exemplaires seront produits jusqu'en 1980. Ce break Estate est construit sur la base de la nouvelle Clubman qui est en fait une Mini au nez rallongé avec le moteur de 998 cm³ et la suspension Hydrolastic déjà mise en pratique à partir du millésime 1965 sur le coach. Cette suspension qui équipe l'Austin 1100 en 1962 fonctionne grâce à un fluide hydraulique scellé dans une canalisation. L'interconnexion entre le train avant et le train arrière limite ainsi le tangage de la voiture quand elle passe sur une bosse. Pour la Mini en version coach, l'automne 1968 correspond au remplacement de l'éphémère Mk II par la Mk III qui apporte son lot de nouveautés : les vitres sont enfin descendantes (à manivelle) et les grosses charnières extérieures de portes disparaissent. En fin d'année, la 848 cm³ prend l'appellation de «Mini 850» et la 998 cm³ devient «Mini 1000». L'écusson de capot, commun aux deux modèles, est à présent siglé «Mini» à la place d'Austin et Morris. Pour pérenniser le passé glorieux des Mini Cooper et Cooper S qui s'éteignent en Juillet 1971

en Grande-Bretagne, la Clubman 1275 GT est proposée au public. Son moteur «1300» est issu de la Cooper S, mais avec un seul carburateur. Du coup, ce régime sec n'est pas au goût des aficionados puisque le moteur perd 14 ch. dans l'opération. Il est alors tentant de regarder vers l'Italie où la marque Innocenti produit sous licence des Mini 1300 Cooper.

L'époque British Leyland

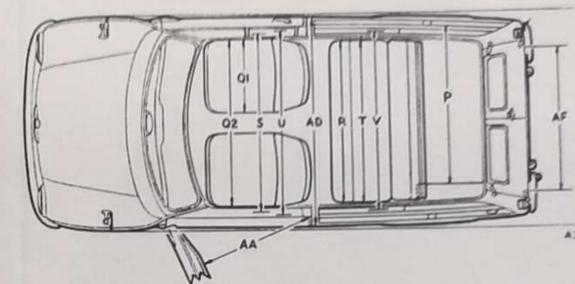
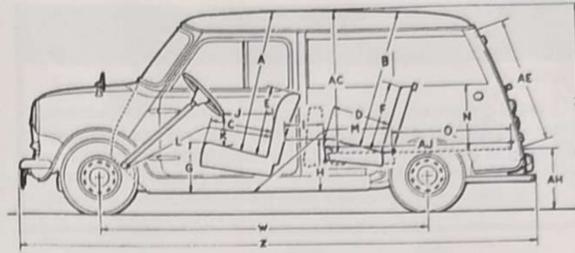
En 1970, les ventes de Mini restent au beau fixe et la p'tite Anglaise devient même la quatrième voiture la plus vendue en Europe. Depuis fin 1969, elle est rattachée au groupe British Leyland Motor Corporation (BLMC) qui regroupe sous la même bannière les marques Austin, Morris, Jaguar, MG, Triumph, Daimler, Rover, Land Rover et Range Rover. Mais la Mini coûte cher à produire et les autres marques du groupe connaissent des difficultés de trésorerie. Petit à petit, l'entreprise automobile s'enfoncé dans les dettes et en 1975, le gouvernement travailliste britannique décide de la nationaliser. Dans les années 80, la Mini coach cède à la grande mode européenne des séries limitées : Mayfair, 25th Anniversary, Chelsea, Piccadilly, Park Lane, etc. La British Leyland devient Austin Rover Group, puis Rover Group Ltd à la suite de la nouvelle privatisation. L'année 1988 est marquée par le décès d'Alec Issigonis, le 3 Octobre. Le Père de la Mini n'aura pas eu la chance d'être là pour fêter les 30 ans de son auto, un an plus tard, en 1989. Elle continue néanmoins son petit bonhomme de chemin jusqu'en 2000, dans le giron de BMW. Un an plus tard, en 2001, le constructeur allemand fait entrer la Mini «classique» dans la légende en commercialisant une «Mini 2» qui s'en éloigne esthétiquement et surtout mécaniquement. Il faut attendre bien plus tard pour voir réapparaître des Mini breaks des temps modernes : la Clubman en 2007 puis la Countryman en 2011. Le passé a souvent du bon...



Le moteur 4 cylindres de 848 cm³, en position transversale, équipe les utilitaires vitrés Mk I. Celui-ci est d'origine et il a toujours été bien entretenu. En Octobre 1967, une version plus puissante de 998 cm³ arrive dans le compartiment moteur de la 1000 Mk II.



En ville, la Mini se faufile partout. Et ce ne sont pas les quelques centimètres supplémentaires des modèles breaks qui vont poser problème à cette micro citadine. C'est d'ailleurs un gage de sécurité car la tenue de route est de ce fait améliorée. La conduite type «karting» est très amusante... si vous n'avez pas de rhumatismes !



Ces deux dessins techniques montrent l'espace important dédié aux occupants (plus de 80 % du volume total de l'auto). Derrière la banquette, il reste encore beaucoup de place pour les marchandises.



La plaque constructeur est vissée dans le compartiment moteur. Les Austin étaient produites à Longbridge et les Morris à Cowley.

C'est toujours utile et prévoyant d'avoir une courroie de rechange. Le propriétaire de notre Mini du jour l'a fixée sur la petite barre de maintien du capot moteur.

Caractéristiques techniques : Mini Countryman / Traveller / Clubman Estate

Marque d'origine : British Motor Corporation (BMC)
Carrosserie : monocoque en acier
Types de carrosseries : break vitré (avec ou sans habillage en bois)
Période de production :
 - de 1960 à 1969 pour le Morris Traveller et Austin Countryman
 - de 1969 à 1980 pour le Clubman Estate
Chiffre de production : 214 543 exemplaires (toutes séries confondues)
Motorisations : 848 cm³ (Mk I) puis 998 cm³ (Mk II)
Modèle présenté : Austin Countryman (Mk II)
Année : 1965
Coloris carrosserie : rouge Rubis
Sellerie : simili cuir rouge
Moteur : 4 cylindres - position transversale

Cylindrée : 848 cm³
Puissance : 36 ch. à 5250 tr/min
Alimentation : carburateur SU
Suspensions : renforcées
Direction : à crémaillère
Freins : tambours à l'avant et à l'arrière d'origine (disques à l'avant sur ce modèle)
Boîte de vitesses : manuelle à 4 rapports
Transmission : traction-avant
Roues : 10 pouces (avec des jantes de Cooper sur ce modèle)
Pneus : Falken FK-07E en 5 x 10
Dimensions :
 Long 3,30 m - Larg 1,41 m - Haut 1,34 m
Empattement : 2,03 m
Poids à vide : 675 kg
Consommation : environ 8 L / 100 km
Vitesse maxi : 110 km/h



Le Station-Wagon le plus révolutionnaire

Beaucoup plus de volume utile dans moins d'espace

Après la Morris 850, voici la sensationnelle Traveller 850. Elle a les mêmes performances étincelantes, elle est aussi économique et peu encombrante, grâce à son moteur placé en travers du châssis. Elle offre, en outre, le volume utile d'un station-wagon. Elle a les mêmes caractéristiques techniques, telles que l'ensemble moteur qui combine le moteur, l'embrayage, la boîte de vitesses et le différentiel en un bloc, la suspension indépendante par sphères en caoutchouc et la traction-avant. Du pare-chocs avant au pare-chocs arrière, la MORRIS 850 Traveller est une réussite technique extraordinaire. Elle est le résultat des recherches de la plus forte équipe de techniciens de l'automobile. Son secret est le moteur placé Est-Ouest en travers du châssis.



Beaucoup de place

malgré ses petites dimensions

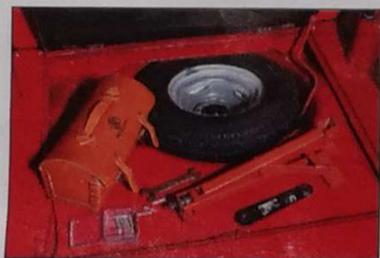
Cette vue "fantôme" permet de comprendre comment on peut en mettre autant dans une si petite voiture ! Avec ses deux portes arrière, le chargement est facilité, mais la solution du hayon n'aurait pas été mal non plus. Vous noterez qu'il s'agit ici d'un dessin de présérie car le réservoir d'essence est dessiné dans la contre aile arrière gauche ; alors qu'il sera finalement placé sous le plancher arrière (pour un encombrement minimum).



La face avant d'un break est tout à fait similaire à celle d'un coach de la même période. La baguette chromée qui se prolonge sous les clignotants (les «moustaches») est spécifique aux Mk I.



Les vitres avant et arrière sont coulissantes. La version économique sans les montants décoratifs en bois est proposée au catalogue dès Octobre 1962. Elle connaîtra d'ailleurs un franc succès.



La roue de secours et le cric sont à l'arrière, sous le plancher plat. La clé plate en Inch, badgée Austin, a été trouvée dans la voiture.



Chaque portière arrière est maintenue par deux charnières peintes ton caisse : une en partie basse et l'autre en partie haute.



Le patronyme est inscrit sur la porte arrière, côté droit. Le chiffre «850» correspond au modèle dont la cylindrée est de 848 cm³.

Les concurrentes de l'époque

Jardinière 500

Il n'est pas facile de trouver des concurrentes directes à la Mini Countryman et Traveller car à sa sortie, en 1960, il n'y a qu'une seule automobile qui puisse rivaliser avec elle dans la catégorie poids plume et taille mini : la Fiat 500 Jardinière, longue de 3,18 m, à peine plus haute que l'Anglaise, disposant d'un espace vitré similaire et montée également sur des petites roulettes (en 12 pouces de série sur l'Italienne). La seule grosse différence réside dans son moteur de 500 cm³ placé à l'arrière, sous le plancher.

La «Jardinière 500», dernière version du modèle 500, offre les avantages du «double usage», personnes et marchandises. Le succès mondial du 500 se poursuit depuis 1968. Le modèle «Tegoline» et, grâce à des modifications toujours plus perfectionnées, les versions «Jardinière» et «Surdolce» ont toujours été appréciées par leurs nombreux usagers, et de petites «500 Jardinières», dérivées de la «Tegoline», sont encore en circulation. Aussi l'actuelle 500, sans cesse perfectionnée depuis sa sortie, s'est donc enrichie elle aussi d'une «Jardinière». Elle a été réalisée avec des solutions techniques qui permettent d'obtenir un plateau de chargement ample et pratique pour objets et marchandises. C'est une très moderne petite voiture à double usage.

4 personnes installées confortablement



LA PETITE VOITURE A DOUBLE USAGE

Bilan

Les plus :

- Rareté
- Look Vintage très tendance
- Doubles portes arrière (accès facilité)
- Vitres arrière coulissantes
- Volume de chargement bien supérieur au coach
- Polyvalence (usage utilitaire ou loisir en famille)

Les moins :

- Tarifs élevés
- Fragilité des boiseries extérieures (pour les modèles qui en sont équipés)
- Restauration qui demande des connaissances (comme toutes les Mini d'ailleurs !)



L'atout principal des versions breaks (avec ou sans habillage en bois), c'est la modularité de leur habitacle. Grâce à la banquette repliable, on passe de 4 à 2 places en retrouvant à l'arrière les 250 kg de charge utile du Van.

Guide d'achat

Avant de vous lancer à corps perdu dans la recherche d'une Mini utilitaire en version vitrée, il faut être patient et déterminer certains points pour orienter votre recherche :

Quel modèle ?

Morris Traveller, Austin Countryman ou Clubman Estate ? Comme nous l'avons vu dans ce dossier, ce sont les trois modèles principaux, auxquels on peut rajouter une production d'environ 1 500 exemplaires badgés Innocenti en 1968. Deux moteurs différents ont équipé la Mini «break» : le 848 et le 998 cm³.

À surveiller avant d'acheter :

Moteur : La mécanique des Mini est simple et fiable quel que soit le modèle. Mais le moteur est tout de même à surveiller car il n'est souvent plus d'origine. Le petit 850 cm³ des Mk I étant très poussif sur les utilitaires, c'est souvent un 998 cm³ qui le remplace... voire plus. Si vous optez pour le respect de l'origine, votre recherche sera plus difficile mais pas insurmontable.

Carrosserie :

Les éléments à surveiller au moment de l'achat sont essentiellement centrés sur la carrosserie car les pièces sont soudées et non pas boulonnées à la caisse. Il faut donc réfléchir à deux fois avant d'acheter un modèle dont la carrosserie est trop abîmée ou déjà bien corrodée car les réparations risquent d'être coûteuses. Et les breaks Mini sont rarement sains : n'oubliez pas que ce sont des utilitaires vitrés qui servaient à l'époque aussi bien pour transporter des sacs de ciment que pour aller faire une virée en famille. Avant d'en acheter un, essayez de le passer sur un pont élévateur pour inspecter minutieusement les soubassements (passages de roue, bas de caisse, planchers, trains avant...). Si le modèle que vous convoitez a des boiseries abîmées, ne vous en faites pas, elles se refont très facilement car elles sont uniquement décoratives. Par contre, si vous devez changer un élément de carrosserie (une porte arrière par exemple), vous rencontrerez beaucoup plus de difficultés.

the thrifty... all purpose...
MORRIS MINI-TRAVELLER



Pour les week-ends camping en famille, qu'y a-t-il de mieux qu'une Mini Countryman ou Traveller ?



En hiver, ce «cache-nez» est bien utile pour conserver une bonne carburation. Ce manteau de calandre de marque Kingsbury est un accessoire d'époque bien sympa.



L'espace vitré s'étend sur toute la longueur des panneaux latéraux. Les breaks Mk I ont un toit arrondi sans les rainures qui sont apparues en Octobre 1967 sur les Mk II.



Par rapport à la finition de base appelée Standard, la Super Deluxe dispose d'améliorations intérieures et extérieures comme les baguettes chromées de tour d'ailes et de bas de caisse.





Au volant d'une Mini Countryman de 1965

La conduite d'un break Mini procure autant de plaisir que celle d'une Mini en version coach : réactivité, fermeté et légèreté sont au rendez-vous. La réactivité, la légèreté et la fermeté sont toujours au rendez-vous. Mais en terme de sécurité, la balance penche vers les versions breaks qui sont plus stables en courbes grâce à l'empattement rallongé (+ 10 cm environ).

La conduite de cette voiture procure autant de plaisir que celle d'une Mini en version coach : réactivité, fermeté et légèreté sont au rendez-vous. Le comportement des deux autos est très similaire, avec un léger avantage pour le break, plus stable dans les grandes courbes grâce à son empattement plus long. La suspension renforcée est ferme et efficace. Les freins à tambours d'origine sont satisfaisants lorsqu'ils sont réglés comme il faut, mais ils demandent de l'anticipation quand le véhicule est chargé, ce qui était la raison d'être des van et breaks Mini. Pour palier à ce défaut, de nombreux propriétaires de breaks ont fait comme Grégory Carini, le propriétaire du modèle qui illustre ce reportage : ils ont monté des jantes de Cooper S afin de pouvoir équiper l'auto de freins avant à disques. Le moteur de notre modèle d'essai est d'origine, il s'agit du 848 cm³ issu du coach. Evidemment, on ne peut pas dire que ce soit un foudre de guerre, mais il s'en sort convenablement en ville ou sur des petites routes en conservant une bonne nervosité. A fond, bien lancé, on peut même s'autoriser des pointes à 110 km/h.



Les barrettes de calandre d'une Austin Mk I forment des vagues ; alors que c'est un quadrillage rectiligne sur une Morris.



Les petits rétroviseurs ronds sont bien à leur emplacement d'origine sur les ailes avant. Question visibilité : c'est très limite !



Un embout chromé est rajouté sur la sortie d'échappement. Ces deux butoirs chromés font office de pare-chocs arrière.



Les tubes de protection d'angles des pare-chocs, qu'on appelle «corner bar», sont spécifiques aux Mk I. Ils disparaissent à l'automne 1967 avec la Mk II.



Le monogramme de la marque Austin trône sur le capot. L'insigne Morris est représenté par une barre horizontale avec un rond au centre.



On retrouve un dispositif d'éclairage de chaque côté de la plaque minéralogique. Sur les versions coaches, il n'y a qu'un seul éclairateur.

Mi coach-mi break, en version luxe

Au millésime 1962, la Mini s'embourgeoise avec deux dérivés haut de gamme équipés d'un coffre arrière : la Riley Elf et la Wolseley Hornet. La «patte» du styliste Dick Burzi, découvert par Alec Issigonis au début des années 40, se retrouve dans la calandre verticale spécifique et dans le coffre arrière qui transforme le coach en berline à trois volumes. Les ailes arrière sont redessinées, elles sont effilées et prolongées par des feux verticaux empruntés à l'Austin 1100 Mk I. Ces deux marques, Riley et Wolseley, avaient disparu mais leur nom avait été racheté par William Morris au cours de son développement. L'intérieur des deux modèles est très raffiné, entre bois précieux (noyer verni) et cuir pleine fleur, avec des aménagements supplémentaires comme les vitres descendantes. Avec leur longueur totale de 3,31 m, ces deux modèles «tricorps» rejoignent le gabarit du break. D'ailleurs, ils lui empruntent sa plateforme, mais en volume de chargement, on est plus proche du coach car la faible surface de dégagement du compartiment arrière empêche tout chargement de gros volumes. Le moteur de 848 cm³ et les suspensions sont repris de la Mini coach. A l'automne 1962, les versions Mk II reçoivent le moteur de 998 cm³ dérivé de la Mini Cooper, mais avec un seul carburateur. Il délivre 38,5 ch. à 5 250 tr/min. En Novembre 1967, une boîte automatique "Minimatic" est disponible en option. La carrière de ces deux dérivés luxueux s'arrête en Août 1969, sur une production de 28 455 Wolseley Hornet et 30 912 Riley Elf.



Les poignées de portes sont basculantes. Elles deviennent fixes à l'automne 1968, avec l'apparition de la Mk III.



Sur les versions dites "breaks", la goulotte de remplissage d'essence sort au bout du panneau arrière droit, dans un embouti en creux rapporté sur la caisse.



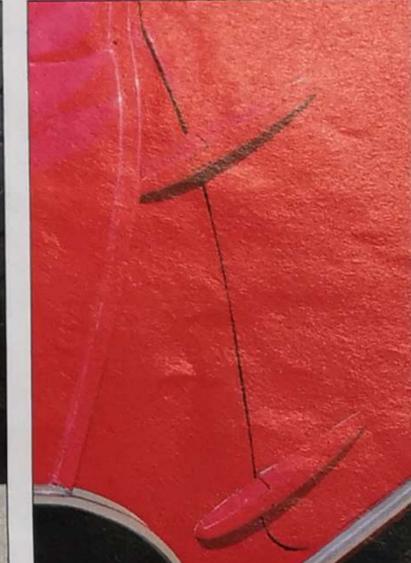
Ces déflecteurs d'air en plexiglas vont faire des envieux. Ce sont des accessoires d'époque extrêmement rares et très difficiles à retrouver à présent.



Ce break est équipé de jantes de Cooper S, disponibles en option. Elles sont plus larges que celles de série (5 au lieu de 4,5). A l'époque, de nombreux propriétaires faisaient la même chose, ce qui permettait de remplacer les tambours avant par des disques.



Les bavettes étaient disponibles en accessoire. Il y avait deux modèles : celui-ci (qui évoque les victoires des Mini en rallye) et celui avec l'insigne BMC.



Les charnières apparentes de portières sont spécifiques aux Mk I et Mk II. Elles disparaissent à l'automne 1968 (millésime 1969) sur les Mk III.



En France, ce modèle prend l'appellation Austin Baby 850 Countryman. Malgré son petit gabarit, le volume utile de 1,30 m³ est largement suffisant pour le shopping de Madame !

Le mot du collectionneur

Gregory CARINI :

"L'Austin 850 break Mk 1 que vous voyez dans ce reportage appartient à ma femme. C'est un cadeau que j'ai voulu lui faire pour célébrer notre année de mariage. Je l'ai achetée en Angleterre par connaissance ; elle appartenait à un Français qui était parti s'installer là bas en emportant sa Mini avec lui. Je l'ai remise en état en un mois environ, en essayant de conserver au maximum ses éléments d'origine comme la sellerie patinée par les années qui donne de l'authenticité au véhicule. La restauration se résume à un léger travail de carrosserie et à une peinture complète dans sa teinte de série, Cherry Red. C'est une voiture qui était très saine en carrosserie et elle a toujours été bien entretenue par ses précédents propriétaires. La preuve, elle a encore son moteur d'origine en 848 cm³. Je me suis juste accordé le changement des roues de série par des modèles de Cooper S qui permettent d'installer des freins avant à disques, bien plus efficaces que les tambours. Je l'ai terminée la veille de partir à l'International Mini Meeting (IMM) qui s'est tenu en Grande-Bretagne cette année là. C'était en 2004, l'année des 45 ans de la Mini. Ce rassemblement international se déroule tous les ans dans un pays différent en Europe. Cette année, il aura lieu en Italie, à Mugello, à la mi-Mai. Je suis heureux d'avoir trouvé ce break car c'est un modèle rare en Mk 1 et il possède quelques accessoires d'époque très intéressants comme les déflecteurs de vitres en Plexiglas qui sont devenus introuvables actuellement. C'est bien simple, depuis quinze ans que je suis dans le milieu de la Mini, je n'en ai vu que sur deux véhicules : sur le break de ma femme et sur un pick-up qui appartient à un confrère ! Depuis plusieurs années, je participe à des compétitions en Mini dans la catégorie Saloon Car. Nous avons d'ailleurs remporté le trophée en 2010. Cette année, nous allons ralentir l'activité compétition en ne participant qu'à deux ou trois courses seulement, pour ne pas brider le rendement du garage."

La voiture appartient à sa femme, mais Grégory aime également rouler avec dès que son emploi du temps (très chargé) le lui permet.



Dès l'automne 1960, British Motor Corporation (BMC) propose une version vitrée sur la base du break tôlé. Il s'appelle Countryman chez Austin et Traveller chez Morris. A l'exception de leur calandre et de leur insigne de capot, les deux modèles sont similaires. Leur polyvalence est un atout majeur : on peut aller pique-niquer en famille le week-end... et ramener du bois en semaine !

La Voiture Ancienne

Le journal bourse d'échanges de tous les passionnés de véhicules anciens et de collection

