Mini Schmitty

Le dérivé improbable

Nos fidèles lecteurs connaissent déjà un peu la Mini Schmitt. Mais cette dernière avait une toute petite sœur… la Schmitty.

Par Hervé Réby
Photos : haasefoto/photoclassicracing.com

un peu d'histoire

La Mini Moke est lancée sur le marché anglais en 1964. Les autorités militaires auxquelles elle était pourtant destinée la refusent. Equipée du 850 cm³, le Ministère de la Défense la trouve trop peu puissante. Et surtout, la garde au sol est insuffisante pour faire du tout terrain, sauf au cinéma puisque le commissaire Juve en utilise une pour suivre Fantômas sur une piste de montagne bien rocailleuse.

Dame Moke va réorienter sa carrière et lorgner vers une vie moins aventureuse mais tout aussi palpitante. Elle deviendra très vite la coqueluche de la Jet Set et elle ne dépareillera pas sur les parkings du Byblos ou du Poster à Saint-Tropez, entourée des Mustang toutes rouges, des MG ou des Floride. Comme toutes ses sœurs Mini, elle parviendra à faire oublier ses origines roturières pour conquérir les sphères les plus élevées.

Les Anglais n'ont pas tiré les premiers

Jean-Claude Hrubon, grand spécialiste de la Mini et concessionnaire BMC à Levallois, est un mécanicien de génie. Il a une idée : créer une Mini Moke raccourcie. Ce sera chose faite au tout début des années 80. Ce véhicule est de conception 100% française. Il fallait le souligner.

Une Moke qui n'en est pas une

Cette Schmitt est bien plus qu'une Moke en réduction. Intelligemment étudiée, la petite auto est construite sur une structure monocoque avec des tôles d'acier soudées et rivetées. Les surfaces planes sont privilégiées afin de limiter les frais d'emboutissage. Dénommée Green avec un moteur de Mini et Juan avec un Sachs de 125 cm3, la petite auto de 2,35 m ne passe pas inaperçue.

A l'Est du nouveau

Un an plus tard, en 1981, c'est Bernard Schmitt, concessionnaire Leyland en Alsace, qui reprend la fabrication. La gamme est rebaptisée et remaniée : le modèle équipé du 1000 s'appelle Schmitt et la version équipée du Sachs disparaît au profit d'une Schmitty animée par un 49.9 cm3 Motobécane.
La Schmitty était vendue 26 520 F en 1983. Sa cylindrée réduite la faisait rentrer dans la catégorie des quadricycles pouvant être conduits dès 14 ans. Frime garantie à la sortie du collège de Saint-Tropez pour séduire Kévina ! A titre de comparaison, une « Schmitt pour adultes » se négociait 42 440 francs.

La troisième vie de Madame Schmitt

La petite Schmitt sera produite jusqu'en 1987 dans l'Yonne par Charlatte. Il était même possible de la construire soi-même. Mais l'esprit était là. Les Schmitt et Schmitty sont des autos aux bouilles craquantes, idéales en ville…comme une Mini.

Tous nos remerciements à Grégory Carini pour avoir permis cette présentation.

Caractéristiques techniques

MODÈLE : Mini Schmitty

Cylindrée : 49.9 cm³
Transmission : roues AV
Boîte de vitesses : mécanique 4 rapports, vitesses au plancher
Freins : tambour AV et AR
Carrosserie : monocoque tôles d'acier soudées
Poids : 540 kg
Dimensions : Longueur 2,35m, largeur 1,48m, garde au sol 220 mm

Légendes

1/ De toutes petites roues de 10 pouces cachant des tambours. C'est suffisant pour stopper la puce.
2/ On est loin d'un iDrive de BMW Série 7. Le tachymètre est généreusement gradué.
3/ Deux pédales suffisent car il s'agit finalement d'une moto carrossée.
4/ Le liquide de lave-glace trouve logiquement sa place sur la planche de bord.
5/ Un petit moteur Motobécane anime la bête.
6/ La précieuse plaque constructeur.
7/ La Schmitty impose une promiscuité indéniable entre passagers.
8/ Comme on vous le disait, c'est du basique et de l'efficace.
9/ Comme dans une Moke, les caissons latéraux recèlent la batterie et un coffre.

Autopsie

La Schmitty est une voiture étudiée pour être assemblée sans de grosses infrastructures. C'est un peu la Citroën FAF du milieu des années 70. Facile à Faire. Facile à Financer.

Mini tour d'horizon…

1/ Une caisse toute légère et toute carrée.
Seul le capot est doté de courbes.

2/ Un châssis tubulaire est assemblé sous la voiture.

3/ Le petit bicylindre est posé sur un châssis avant.