

Une Mini pour la course

# UNE MINI POUR LA COURSE

Philippe André est un pilote privé passionné par la course.

Habitué aux Alfa 75, il est également séduit par la Mini à titre privé. Intéressé par les préparations anglaises de Mille Miglia, il décide de contacter le garage des Damiers et de faire construire une voiture pour participer au championnat de Saloon Cars.



## Alfa 75, Mini : deux conceptions différentes

**B**ien sûr, passer d'une Alfa 75 à une Mini, c'est effectuer un grand saut entre deux voitures fascinantes. L'Alfa 75 est une propulsion, la dernière de chez Alfa avant l'ère Fiat. La conduite est donc très différente.

Le poids joue également beaucoup puisque la belle italienne pèse 1,1 tonne, soit le double de la Mini. Le comportement s'en ressent.

## Une boule de nerfs

**L** Mini repart plus vite, elle est plus vive. Il n'y a pas de poids, pas d'inertie. Le pilote peut donc accélérer et freiner au dernier moment. A 50 mètres contre 150 mètres pour une voiture plus grosse. C'est énorme en course.

La tenue de route est exceptionnelle également, mais ça, on le savait...

La Mini tient sa trajectoire et le pilote peut piquer à la corde sans crainte. Cela lui permet de laisser sur place bon nombre de concurrentes plus puissantes, plus grosses et mieux armées, sur le papier au moins.

## Jalousie et compétition

**E**t c'est ça le problème. Comme lors des compétitions dans les années 60, les autres concurrents se méfient de la Mini alors que le public l'adore !

Après deux courses, la voiture a déjà fait deux podiums. Alors évidemment, ça énerve, ça irrite, ça exaspère.

Comme lors des célèbres Monte-Carlo dans les années 60, les Mini tiennent la dragée haute aux autres autos et dictent leur loi.

Et depuis plus de 50 ans que ça dure, personne ne parvient à s'y habituer...

Une Mini pour la course



## AUTOPSIE

Des détails qui font la différence



## Légendes

- 1/ Un gros jouet irrésistible.
- 2/ Le poste de pilotage.
- 3/ Moteur 1460 Swiftune, radiateur frontal, allumage programmable, carburateur Weber 48, etc. Notez la boîte à air façon Mini Miglia.
- 4/ Réservoir homologué FIA, pompe à essence Facet électrique. Notez les tourelles d'amortisseurs décalées, ainsi que la barre anti rapprochement.



## Légendes

- 1/ 2/ La construction de l'arceau.
- 3/ Fond de coffre plat, modifié pour accueillir le réservoir.
- 4/ Modification des passages de roues arrière afin de rabaisser la voiture au maximum, et donc le centre de gravité.



# Rétromobile la grande fête de l'automobile

De plus en plus concurrencé par des salons régionaux de grande qualité comme Lyon ou Reims pour ne citer que les plus gros, les organisateurs de Rétromobile ont décidé de réagir en proposant un nouveau format. Le salon parisien s'est concentré sur cinq jours et le pari est réussi.

L'affluence était au rendez-vous et il est très rassurant de voir que la passion automobile est plus forte que jamais !

## Belle 36<sup>ème</sup> Edition

Cette 36<sup>ème</sup> édition a tenu ses promesses avec 70 000 visiteurs contre 81 000 en 2010 pour un salon deux fois plus long.

Avec 350 exposants et deux fois plus de clubs que lors de la précédente édition, les organisateurs ont retrouvé la recette d'un salon réussi. Plus que de belles vitrines, les passionnés sont à la recherche du stand sinon crasseux, au moins artisanal où ils vivront la montée d'adrénaline en fouillant dans des caisses improbables dans l'espoir de trouver la pièce rare.

## Joyeux anniversaires

La belle vitalité de la scène Mini est un des autres enseignements de ce salon. Les visiteurs ont pu voir « en chair et en os » l'impressionnante Mini orange de Grégory Carini que Maxi Austin vous a présentée en détails. Outre les stands des professionnels « institutionnels » du secteur, deux très belles Mini étaient exposées par la très sympathique équipe de My Mini Revolution.

Cette année marque les 50 ans de nombreuses voitures. BMW a hélas fait l'impasse sur le cinquantenaire de la Cooper. Mais Renault a célébré avec éclat celui de sa Quatrellé par l'exposition de modèles phares de la gamme. De la Renault 3 à la Super en passant par la Plein Air et la Parisienne, elles étaient toutes là. On connaît des passionnés de Mini ex-proprétaires de Renault 4

Bye-Bye, preuve s'il en est que les passions peuvent se rejoindre et se compléter. Intruse sur le stand, une Twingo II tentait tant bien que mal de masquer son ennuyeux design avec quelques stickers. Mais on ne fait pas facilement passer un babouin pour Miss Univers.

## Exotismes divers

Mazda est désormais un habitué du salon et même Skoda y exposait de sublimes modèles anciens, montrant ainsi qu'il avait été un constructeur de magnifiques automobiles avant d'être émasculé par le régime communiste. Difficile en effet de reconstruire une image de marque lorsqu'on a infligé des 120 LS à moteur arrière aussi sexy qu'un horodateur. Mais Rétromobile a gardé sa part de rêve. De belles brochettes d'Aston Martin étaient en vente, dont une très anguleuse Lagonda dessinée par W. Towns, jadis coupable d'un projet de new Mini qui s'est finalement mué en voiture pour handicapés outre-Manche, mais c'est une autre histoire.

Une Simca présidentielle ayant transporté la reine Elizabeth qui, nous en sommes sûrs, garda un meilleur souvenir de son tour en Mini avec Issigonis à Buckingham, était offerte aux enchères. Et le passionné d'automobiles Jay Kay, du groupe Jamiroquai, a enrichi sa collection d'une modeste Ferrari 250 GT.

La 37<sup>ème</sup> édition est déjà programmée pour février prochain. On espère encore plus de Mini, de stands divers et de rêve !