



L'authentique Mini
Mini Cooper MkII



2703 MA 92



Mini Cooper MKII

homogène & moderne

En 1967, la Mini est âgée de 8 ans. Rien de scandaleux, surtout à l'époque. La concurrence était moindre, les autos étaient conservées plus longtemps et les constructeurs japonais dont les modèles n'étaient que d'aimables

copies exotiques, n'avaient pas encore imposé à l'Europe leur rythme de remplacement des modèles. Néanmoins, un petit lifting s'impose pour que la star conserve son attrait.

Par Hervé Réby
Photos : Haasefoto/photoclassicracing.com



« Take home the world's biggest rally success* »



Mini Cooper MkII : une entrée dans la modernité

En cette dernière partie des années 60, la Mini est un modèle courant et même si le palmarès sportif est impressionnant, nous n'avons pas encore atteint les meilleurs chiffres de vente.

La concurrence ne s'est pas encore réveillée. Les citadines sont encore dans les cartons et il n'y guère que l'antique Fiat 500 pour inquiéter notre Mini. Les attrayantes Autobianchi A112, Fiat 127 et Renault 5, pour ne citer que les principales, ne sont pas encore sur le marché.

La BMC décidera d'effectuer des retouches esthétiques mineures. Les finances ne sont pas au mieux et la Mini, après un démar-

rage difficile, se vend bien. De toute façon, le coup d'essai était un coup de maître et il est superflu de se lancer dans les grands travaux.

Présentée en 1967 dans sa nouvelle livrée, la Mini MkII fait vieillir son aînée mais elle déçoit. Il reste quelques détails archaïques, comme les charnières apparentes et les vitres coulissantes. Le problème surtout, c'est que la clientèle ne s'attendait pas à les retrouver puisque les Riley et Wolseley les avaient elles-mêmes abandonnées.

Pour autant, la Mini se modernise. A quoi cela tient-il ? Certes, l'apparence générale n'est pas chamboulée. La malle arrière est doublée, comme sur les dernières MkI et la plaque de police est toujours montée sur charnières.

Mais quelques détails changent

tout. Une vitre arrière agrandie, une calandre carrée et des feux plus gros, de nouveaux logos... et le tour est joué. A l'intérieur, les sièges et l'instrumentation sont revus. Mais ce qui la rend moderne à nos yeux d'amateurs de 2011 vient sans doute du fait que ces modifications judicieuses ont accompagné la Mini -feux arrière exceptés- jusqu'en 2000, date de fin de la production.

Mini 1000, la grande nouveauté

Les modifications apportées aux modèles basiques vont accompagner toute la gamme des berlines classiques. Présentées au Salon de septembre 1967 à Earls Court, les nouvelles Mini conservent leur disponibilité dans les deux

marques, Austin et Morris. Les différences sont toujours aussi subtiles et ne concernent que la calandre et les badges. L'ère British Leyland qui imposera ses rationalisations sauvages et souvent en dépit du bon sens n'est pas encore venue...mais elle est très proche. Peu importe, les deux réseaux subsistent pour l'instant.

La grande nouveauté concerne la mise en place du 998 cm³ des Wolseley Hornet et Riley Elf sous le capot des nouvelles Mini 1000. Sans être des Cooper, les modestes berlines s'en rapprochent. Moins visible, la Mini devient plus maniable encore avec un rayon de braquage réduit. La course à la puissance concerne même les modèles de base.

« Take home the world's biggest rally success* »

Toutes ces modifications cosmétiques accompagnent la gamme Mini. Et il aurait été impensable de laisser le fleuron Cooper sur le bord de la route. Certes la concurrence est devenue plus affûtée sur circuit et sur piste, mais les Mini font toujours le spectacle. Et le nom Cooper ne sera mis en sommeil que plus tard, par les économistes de la British Leyland là encore.

La Cooper MkII apparaît en septembre 1967, quasiment en même temps que ses homologues plus modestes. La publicité est déjà faite et la promotion de la nouvelle venue est un jeu d'enfant. Les Cooper ont écumé tous les rallyes. L'idée de conduire une voiture autant de

fois victorieuse n'était pas pour déplaire aux nombreux acheteurs qui, s'ils n'en avaient pas les moyens, coopéraient leurs plus modestes Mini. D'où le slogan « Take home the world's biggest rally success ».

Evolution plus que révolution

Bien qu'elles bénéficient des évolutions esthétiques du reste de la gamme, les Cooper ont toujours ce *nescio quid* qui les différencie. Pour les MkI, c'étaient le bicolourisme et les butoirs de pare-chocs accompagnés des *corner bars*. La Mini s'allège et perd ces derniers à cause des feux arrière plus gros. Seuls subsistent les butoirs. Pour le reste, les change-

ments sont minimes. Dotée de la suspension Hydrolastic, la Cooper MkII évoluera peu. La voiture existe depuis six ans déjà et les Cooper MkII s'inscrivent dans la continuité des dernières MkI. Les plus grosses modifications et améliorations ont déjà eu lieu. Seule la boîte de vitesses deviendra entièrement synchronisée en septembre 1968.

Sous le capot, on retrouve le bloc 998 développant 55 chevaux à 5800 tours. La voiture s'alourdit cependant d'une petite quinzaine de kilos mais le poids de 650 kilos reste contenu...Cela ne représente qu'une demi-BMW MINI Cooper.

Avec 140 km/h, la vitesse de pointe peut sembler modeste, surtout par rapport aux standards actuels, mais l'efficacité est redoutable. Des freins à disque à l'avant permettent de stopper les

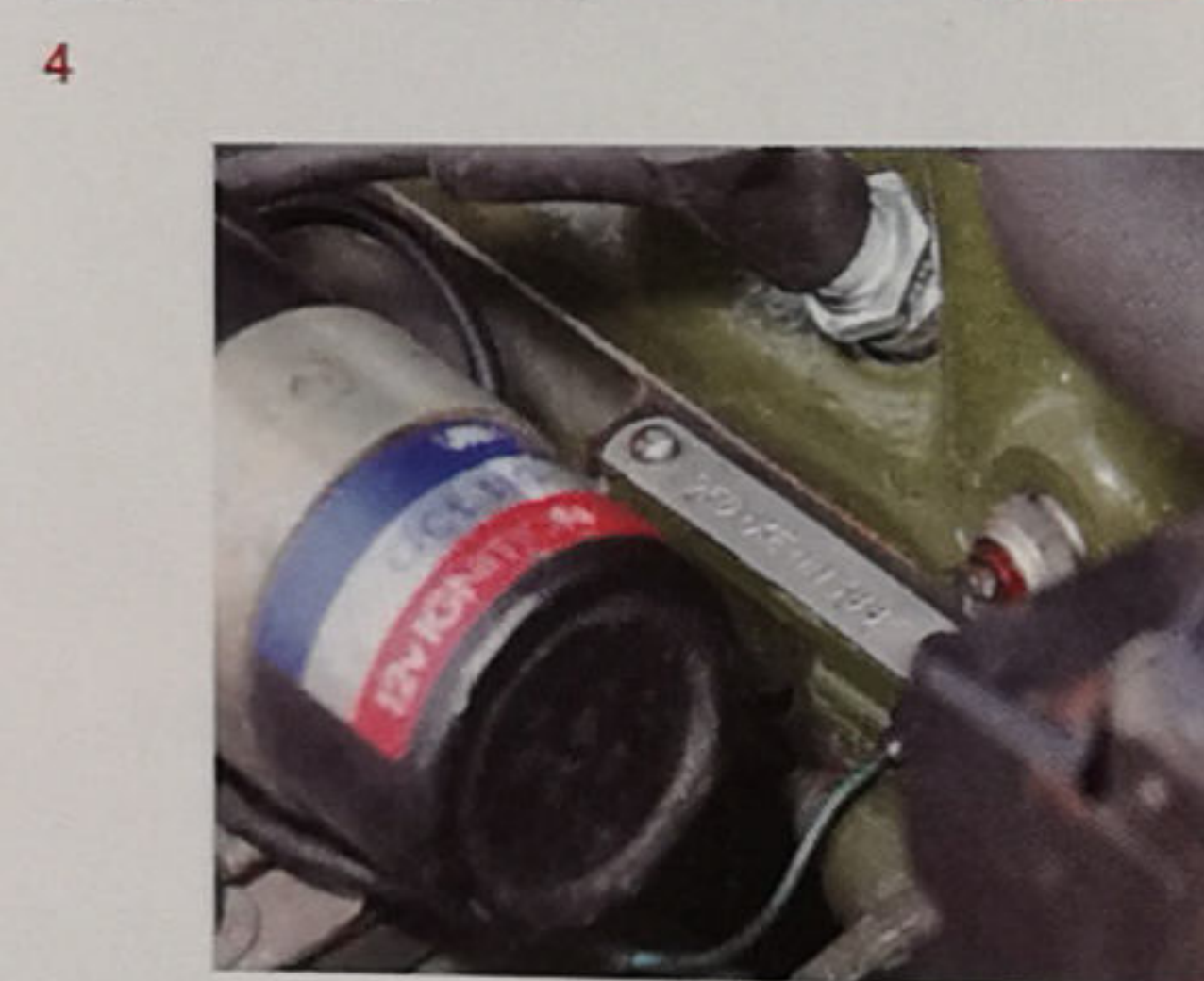
ardeurs de la bête.

Les sièges sont ceux de la MkI mais les revêtements sont empruntés à la version Super de Luxe.

Le chant du cygne

En novembre 1969, la production s'arrêtera après 9168 Austin Cooper et 7228 Morris Cooper produites. C'est la 1275 GT qui reprendra le flambeau. Beaucoup moins charismatique, cette Mini ne sera que l'un des nombreux avatars de la British Leyland. De même que la Citroën Dyane ne remplacera jamais la 2CV, la 1275 GT et la lignée des Clubman ne survivront pas à la gamme qu'elles étaient censées remplacer.

Les spécificités Cooper MkII



Légendes

- 1/ La Mark II abandonne les moustaches de sa devançière.
- 2/ Le dessin de la calandre sera conservé jusqu'à la fin de production.
- 3/ Les feux arrière grossissent. Un logo indiquant la cylindrée apparaît en bas de la malle, à droite.
- 4/ Le logo Cooper, moins majestueux que celui des MkI, orne toujours la calandre.
- 5/ A l'arrière, le logo « Austin Cooper » prend place au-dessus de la plaque d'immatriculation articulée, accompagné d'un discret « MkII ».
- 6/ Les vitres coulissantes et donc, les immenses bacs de portières sont conservés.
- 7/ Le vigoureux 998 respire avec deux carburateurs.
- 8/ Le numéro de moteur est la condition sine qua non pour déterminer l'authenticité d'une Cooper.
- 9/ L'intérieur est sobre et élégant. Notez le dessus de planche de bord habillé et la nacelle centrale. Des manomètres et un compte-tours ont été ajoutés en accessoires.
- 10/ Des sièges à hauts dossiers ont été choisis en option.



L'avis Maxi Austin

On aime : Un mythe, tous les gênes de la Cooper

On regrette : Moins recherchée qu'une MkI

Rareté : +++

Cote : ++++

On conseille : faire attention à la conformité

Points faibles : corrosion

Caractéristiques techniques

MODÈLE : Austin Cooper MKII

Moteur

Cylindrée : 998 cm³

Puissance : 55ch DIN à 5800 tr/mn

Transmission : 4 vitesses

Suspension : 4 roues indépendantes, suspension hydrolastique

Direction : à crémaillère

Freins : disques avant, tambours arrière

Structure : monocoque

Carrosserie : Berline 2 portes

Réservoir : 25 litres

Dimensions : L : 3,05m l : 1,41m h : 1,35m

Empattement : 2,03m

Voies av/ ar : 1.265m/1.164m

Poids : 636 kg

Pneus : 145X10

Vitesse maxi : 145 km/h

Accélération : 0 à 100 : 16,8 s

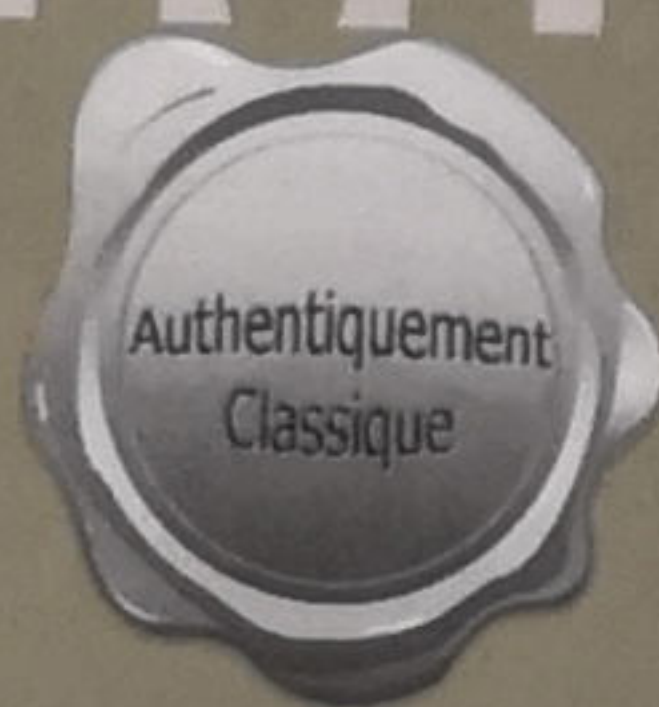
Mini Cooper S MkII



Authentique Mini
Mini Cooper S MkII



Mini Cooper S MKII



La meilleure Cooper S ?

Le plan produit de la Mini avait tout prévu : le van, le pick-up, le break, les variantes de luxe, la Jeep. Tout, sauf la version sportive. Et pourtant...

par Hervé Réby

Photos : Haasefoto/photoclassicracing.com



Erratum : vous avez été nombreux à noter que la suspension hydroélastique étant apparue en octobre 1984 comme nous l'avions précisé par ailleurs, la 970S présentée dans Maxi Austin 17 n'en a été dotée que dans la seconde partie de sa courte carrière et non l'inverse.

Mini Cooper S MkII...



Cooper S, la super GTI

Avec Issigonis a bien dû se rendre à l'évidence. Sans le vouloir expressément, il avait créé une voiture aux capacités routières redoutables. Certes, la concurrence n'était pas aussi rude que maintenant. Toutes les autos à moteur arrière glissaient dans les fossés aux mains de conducteurs inexpérimentés. La Mini restait accrochée au bitume malgré des pneus beaucoup moins

sophistiqués et performants que ceux que nous avons maintenant.

Bref rappel

Nous ne reviendrons que brièvement sur l'avènement de la gamme S que nous avons traité dans notre numéro précédent. Début 1963, il n'existe que la Cooper 997. Le moteur ne peut plus subir d'autres évolutions. Un nouveau bloc est dessiné afin d'entrer dans la catégorie des 1100. C'est

là qu'intervient le 1071 S. John Cooper souhaite rester compétitif sur la piste que ce soit avec ses Formule Junior ou avec ses Mini. Le 997 n'étant plus modifiable, l'opération est un succès puisque les premières Cooper S gagnent de nombreuses compétitions, dont le prestigieux rallye de Monte-Carlo dès 1964.

La course à la puissance ne s'arrêtera pas là. Coureur dans l'âme, John Cooper souhaite obtenir une homologation dans deux catégories : 1000 et 1300. Une

1275 S est mise au point afin de proposer une version officielle aux nombreux amateurs tentés de se tourner vers quelques artisans et autres préparateurs.

1275 S, l'arme absolue

Le moteur développé pour le 1275 reprend les caractéristiques du 1071 mais la course est allongée à 81,33 mm, soit presque autant que sur le 997 des premières

Cooper. Le bloc cylindre s'en trouve également modifié. Il est plus grand.

Le 1275 S n'a que des qualités. Doté de deux carburateurs SU, il développe 76 chevaux à 5800 t/mn. Son couple de 100 Nm à partir de 3000 tr/min et sa polyvalence vont de pair avec sa fiabilité. C'est d'ailleurs un descendant modifié de ce moteur qui fera les beaux jours d'une bonne partie de la gamme British Leyland puis Austin Rover jusque dans les années 90. Pour mémoire, le 1275 équipera non seulement les Metro et Maestro, mais même les élégantes Montego berlines de base.

La suspension est hydroélastique et deux réservoirs d'une capacité totale de 50 litres permettent d'aborder les longs trajets avec sérénité, à condition de ne pas trop solliciter la mécanique tout de même.

À l'époque de la Mini, les critiques sont dithyrambiques. Aucune voiture ne peut offrir un tel rapport prix/performance. Les pilotes le savent bien et la 1275S

devient la bête noire des rallyes. Elle rafle toutes les coupes sur son passage et les victoires successives au Monte-Carlo ne sont que les plus médiatiques et de celles qui cachent l'iceberg des dizaines de succès dans des épreuves moins connues.

MarkII

En 1967, la Mini subit une petite cure de jeunesse. Les retouches cosmétiques modernisent la Mini qui ne perd pas son âme pour autant. Les charnières apparentes et les vitres coulissantes sont conservées. Mais le plus visible concerne la calandre qui, arborant des pans coupés, abandonne la moustache des anciens modèles qui deviennent, rétrospectivement, des MkI. Cette calandre sera conservée jusqu'à la fin. Rien à dire, c'est parfait. À l'arrière, les petits feux sont abandonnés au profit de blocs plus larges qui survivront jusque dans les années 80 sur les 850 entre autre. La modernité,

ce sont de grands feux. La Fiat 500 suivra le même chemin en adoptant des feux assez similaires, de même que les Autobianchi A112, mais la Mini ne la suivra pas jusque dans ses délires des années 80.

Moins visible, la glace arrière s'agrandit. La Mini devient ainsi plus aérée et là encore, elle gomme ses rides. Comme précédemment, les gammes Austin et Morris coexistent, avec les mêmes différences minimales se limitant aux logos. Néanmoins, des roues de 4 1/2 pouces sont montées de série afin de différencier la plus performante « S » de la Cooper « de base ».

Un intérieur banalisé

Contrairement à la MkI, la MkII adoptait l'intérieur de la Super Deluxe. Le dessus du tableau de bord, à la base du pare-brise, était

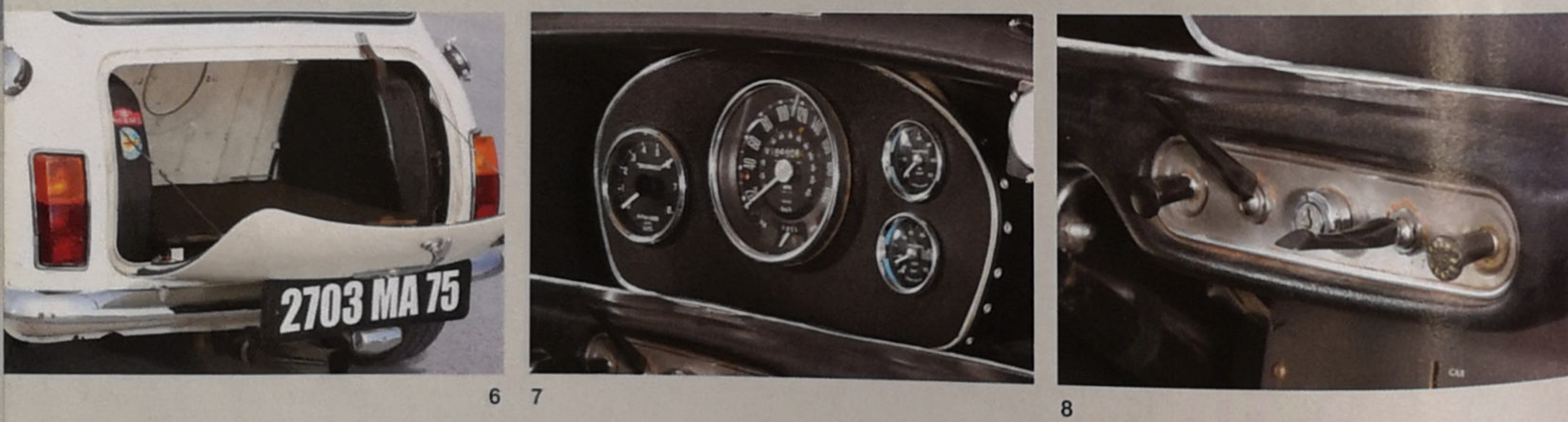
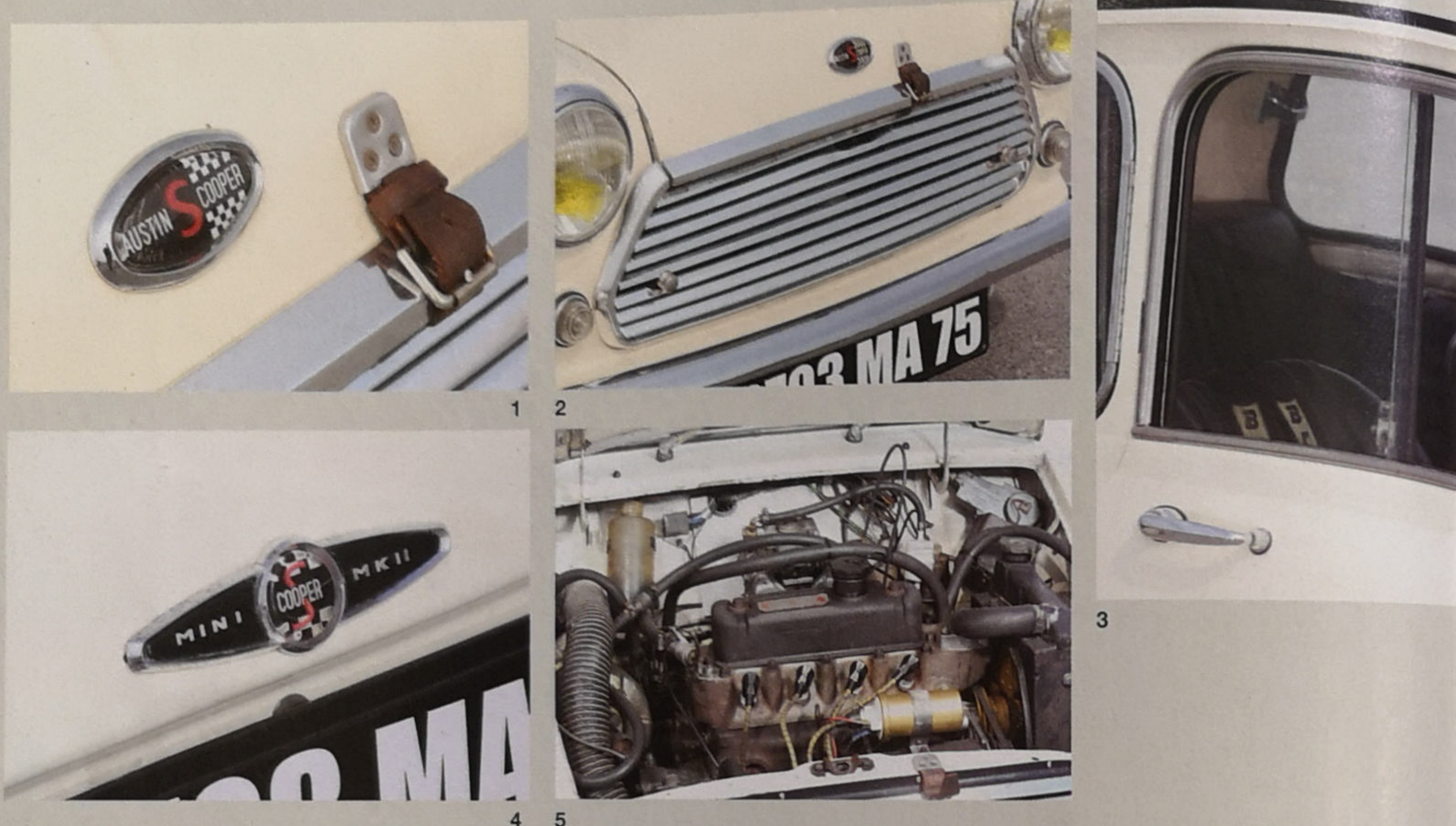
désormais habillé. La structure des sièges reste celle de la MkI.

Une Cooper S qui a couru...mais qui ne court plus les rues

Avec 2687 Austin Cooper S et 3642 Morris Cooper S produites, l'icône fait figure de rareté sur le marché. Elle sera la dernière Mini à porter une marque (Austin ou Morris) quand ses sœurs plus modestes auront adopté le vocable « Mini ». Le nom fait toujours rêver. BMW l'a bien compris. Paddy Hopkirk que nous avons vu à Brighton en mai dernier roule toujours en Cooper S. Mais c'est un Countryman 2011.



Les spécificités Cooper S MkII



Légendes

- 1/ Le logo de capot est sobre mais les connaisseurs savent qu'il ne faut pas s'y froter.
- 2/ Le dessin de la calandre est réactualisé avec ses larges lamelles.
- 3/ Les vitres et les poignées sont reprises des Mkl.
- 4/ A l'arrière, le logo « Mini Cooper S » intègre la mention « MkII ».
- 5/ Le précieux 1275.
- 6/ Le coffre est toujours doté d'une plaque de police sur charnières. Notez la présence des deux réservoirs.
- 7/ Un tableau de bord du catalogue d'accessoires Jean-Louis Marnat a été monté en remplacement du modèle d'origine.
- 8/ La console centrale comprend le contact. Notez les prolonges de basculeurs.
- 9/ L'intérieur est typé course, ce qui en dit long sur les ambitions de la bête.



Caractéristiques techniques

MODÈLE : Austin Cooper S MKII

Moteur

- Cylindrée : 1275 cm³
- Puissance : 76 ch DIN à 5800 tr/mn
- Transmission : 4 vitesses
- Suspension : 4 roues indépendantes, suspension hydroelastique
- Direction : à crémaillère
- Freins : disques avant, tambours arrière
- Structure : monocoque
- Carrosserie : berline 2 portes
- Réservoir : 25 litres
- Dimensions : L : 3,05m l : 1,41m h : 1,35m
- Empattement : 2,03m
- Voies av/ ar : 1,265m/1,164m
- Poids : 698 kg
- Pneus : 145x10
- Vitesse maxi : 154 km/h
- Accélération : 0 à 100 : 11,2 s

L'avis Maxi Austin

- On aime :** une Cooper accomplie, une version homogène.
- On regrette :** éclipsée par la Mkl, plus anonyme qu'une Mkl.
- Rareté :** ++++
- Cote :** +++++
- On conseille :** bien vérifier les numéros de série. Un prix élevé doit être justifié par des matching numbers.
- Points faibles :** corrosion, équipements spécifiques.



Mark I vs Mark II

le match des Anciens et des Modernes

La Mini a été produite pendant 41 ans. Les passionnés sont souvent attachés aux voitures qu'ils ont vu rouler. C'est pour cela que de jeunes amateurs de 20 ans peuvent s'intéresser à des Citroën Visa, passion que des quadragénaires jugeraient contraire aux bonnes mœurs dans le meilleur des cas. Il en est de même pour la Mini.

Photos : Photoclassicracing.com



A saisir, Mini Cooper Mk II

Il n'y a pas si longtemps, pas grand monde ne s'intéressait aux Mini Mk II. Il y a une vingtaine d'années, une belle Cooper MkII en vente en petite annonce, n'a dû son salut qu'à un vrai passionné qui, après avoir supplié plusieurs clubs et « connaisseurs » de la sauver et essuyé autant de refus, a décidé de l'acheter lui-même contre 5000 francs de l'époque. Les temps ont bien changé !

Mal aimée, je suis une mal aimée

Alors, pourquoi quelques amateurs ne voulaient-ils pas entendre parler de MkII ? Sans même mentionner les MkIII dont même la version S était boudée. Quant au Clubman 1275 GT, c'était « vade retro satanas » ou « Leylandas ». Mais c'est encore un autre débat.



MkI

MkII



Découvrons ensemble les différences esthétiques...

- 1 / Les petits pare-chocs, si élégants, disparaissent sur la MkII.
- 2 / Les moustaches sont spécifiques à la MkI. La MkII adopte une calandre qui sera conservée jusqu'à la fin de la production.
- 3 / Les logos sont spécifiques à chaque série et à chaque marque. Ils se simplifient avec le temps.
- 4 / Les charnières apparentes sont communes aux deux séries.
- 5 / Les vitres demeurent coulissantes sur les deux générations.
- 6 / Les vitres arrière ne grandiront qu'avec la MkIII.
- 7 / Les roues sont en 10 pouces. Les jantes de la MkII évoquent les Minilite des années 60.

De Face

De Dos

- A / A l'arrière aussi, les petits pare-chocs disparaissent sur la MkII à cause des feux plus volumineux.
- B / Les feux de la MkII vivront sur plusieurs générations de Mini.
- C / Le logo, minimaliste sur la MkI, prend de l'ampleur sur la MkII.
- D / La malle avec son immatriculation basculante est commune aux deux modèles.
- E / La lunette arrière grandit sur la MkII. C'est un des indices qui peut faire repérer une fausse MkI.

Minicomparatif



La Cooper MkII conserve les qualités routières exceptionnelles de sa devancière.

Mark I vs Mark II Sur la route...

Nous venons de le voir. Mises à part les considérations esthétiques, il n'y a pas de raison de préférer une MkI à une MkII puisque, si l'on prend les dernières MkI et les MkII, nous avons affaire à la même voiture. Précisons-le bien, à condition de comparer ce qui est comparable ! Même moteur 998, même suspension hydrolastique. Une 997 en suspension sèche est évidemment une autre voiture.

Nous avons demandé au pilote-essayeur de l'équipe Maxi Austin de nous livrer ses impressions de conduite... Direction le circuit de Bois-Guyon, à Dreux, haut lieu des festivités Mini étant sous la houlette du Club Mini France.

Le point de vue du pilote

Premier contact, premier geste. Contact. On tourne la clé sur la platine centrale et le moteur s'ébroue dans un bruit caractéristique et tellement familier. Première. La boîte à prolonge demande un peu d'habitude. Quand on ne connaît pas, on tâtonne. Mais c'est finalement facile. Sauf pour la marche arrière, pas simple à accrocher.

Sur la MK1, la boîte 3 synchro est spéciale mais on prend vite la main ! Néanmoins elle demande une certaine habitude.

Je roule, j'accélère. Les deux Mini ont des réactions très proches, et pour cause. C'est la même voiture à peu de choses près. Le moteur est très agréable. Il manque un peu de couple mais il fait preuve de pas mal de rage. Sa bonne volonté est évidente. On sent qu'il en veut, mais on se retrouve vite bridé par le manque de puissance alors que le châssis et les trains roulants pourraient en absorber bien davantage. La suspension hydrolastique n'est pas adaptée à la piste. D'ailleurs, beaucoup de Cooper étaient transformées à l'époque. Le niveau de confort reste très satisfaisant sur route ouverte.

La maniabilité est celle d'une Mini ordinaire, mais avec un petit plus pour la MkII dont le rayon de braquage est amélioré.

Le freinage reste celui d'une voiture ancienne. Avec des freins à disques en 7" pour les deux sœurs, on peut plus parler de ralentissement que de freinage. Et la différence avec des tambours bien réglés n'est pas flagrante.

Alors, que conclure ? Qu'elles soient MkI ou MkII, ces Cooper sont avant tout des Mini anciennes. C'est toujours un plaisir de rouler dans une vieille Mini quand on a une 12 pouces pour tous les jours. Tout ou presque est différent pour un amoureux de la puce anglaise : l'ambiance, les interrupteurs, le volant, les sièges, l'ouverture des vitres, l'odeur et surtout le look ! Les charnières, même si elles étaient considérées comme peu esthétiques à l'époque, contribuent au charme de ces modèles que personne ne mettrait plus à la casse en 2011 !

La Cooper MkI en action. 50 ans plus tard, le charme est intact.



L'homme derrière la Cooper MkII

La Cooper MkII au Paris Classic 2011 !

Photos Philippe FUGIER



Jean-Marc HUMMEL est l'heureux propriétaire de la Mini MkII que nous présentons dans ces pages. Loin de gonfler les rangs des belles Mini conservées au sec dans un garage climatisé, cette Mini fait ce pour quoi elle était prévue : de la course.

Notre passionné a pris part au Paris Classic 2011, organisé par Rallystory et Hervé Charbonneaux. Cinq Mini Cooper (sur 120 autos dont un tiers de Porsche) y participaient, dont la Cooper MkII de 1969.

« L'auto a très bien fonctionné et s'est montrée très plaisante sous la pluie », s'enthousiasme

Jean-Marc Hummel. Le seul point négatif concernera le retour par autoroute à une vitesse de croisière bien en deçà des limitations légales afin d'éviter que les occupants n'aient des crises d'acouphènes à l'arrivée.



Voici deux photos prises respectivement sur le circuit de Montlhéry et sur le circuit des Ecuyers. Jean-Marc ajoute avec passion : « Il s'agit d'un formidable tracé pour nos autos adorées et adulées ».