

Maxi Austin

# Maxi Austin



**À GAGNER**  
Un stage  
de pilotage  
en Ferrari F430

**GT ÉVÉNEMENTS**

LE MAGAZINE DES ANCIENNES MINI

N°11

## MINI & VICTOIRE



Supplément  
gratuit

France 6 € - DOM 6,30 € - Ile Maurice 6,20 € - Polynésie 7,00 € - Belgique 7,00 € - Luxembourg 7,00 € - Pays-Bas 7,00 € - Suisse 11 CHF - N°11 octobre 2009 - Trimestriel



**MINI HL**  
l'authentique



**TECHNIQUE**  
réfection d'une jante



**MINI MOKE**  
des courses hippiques

**NOMBREUX PORTRAITS DE PASSIONNÉS**

**SAISON COURSES**  
Maxi 1000, Saloon Cars, ASAVE...

**Et toujours**  
Sorties des clubs,  
Mini miniatures,  
Concours...

M 08005 - 11 - F: 6,00 € - RD



## Mini Saloon Car

Greg Carini n'est pas un homme comme les autres. Il a toujours couru en Mini. Et sa Mini est quelque peu spéciale. Une 1460 MiniMiglia. 152 chevaux de bonheur. 195 km/h sur circuit.

Qui d'autre qu'un ancien vainqueur des 24 heures du Mans pouvait en tirer toute la quintessence ? Maxi Austin a réussi le pari de réunir ce duo de choc. Le pilote, ce sera Éric Hélarly. Un parcours exceptionnel. Champion de France Junior de karting pendant trois années consécutives de 1984 à 1986. Champion de France de Formule Ford en 1988, Champion de France de Formule 3 en 1990. Champion d'Europe et vice-champion de France dans la Formule Peugeot 905 en 1992. Vainqueur des 24 heures dès sa première participation sur Peugeot 905. Il participera à onze reprises à cette épreuve mythique. Depuis, il met au point les voitures de Sébastien Loeb. Tout simplement.



**Éric Hélarly : « Tout passionné de voiture se doit d'avoir déjà possédé une Mini. »**

INTERVIEW

**Maxi Austin :** Vous avez piloté la Mini de Gregory Carini. Était-ce la première fois que vous aviez une Mini entre les mains ?

**Éric Hélarly :** J'ai eu une Mini presque d'origine, que j'ai utilisée comme véhicule personnel. Je l'avais fait préparer en Angleterre.

**M.A. :** Avez-vous retrouvé les mêmes sensations avec cette Mini de course ?

**É.H. :** Oui, cette Mini a la maniabilité d'une Mini, ses dimensions réduites, sa légèreté... et son inconfort.

**M.A. :** Quelles sont ses qualités principales ?

**É.H. :** Elle est collée à la route. C'est plus un kart qu'une voiture. Elle est vive et rapide. C'est une vraie voiture de course.

**M.A. :** Passons à la réalisation de la voiture...

**É.H. :** Le travail est remarquable. La voiture est soignée dans ses moindres détails. On sent que le propriétaire est amoureux de sa voiture. Rien n'a été laissé au hasard.

**M.A. :** À quoi cela se voit-il ?

**É.H. :** Les vitesses de passage en courbe sont élevées. Prendre un virage est un vrai plaisir. L'ensemble de la Mini est bien équilibré.

**M.A. :** La prise en main est donc assez facile ?

**É.H. :** J'ai conduit des tas de voitures. Cette Mini se maîtrise facilement grâce à son poids réduit. Il n'y a pas de temps de réaction.

**M.A. :** En résumé ?

**É.H. :** Enzo Ferrari a possédé des Mini Cooper.

**M.A. :** Le comprenez-vous ?

**É.H. :** Tout passionné de voiture se doit d'avoir déjà possédé une Mini !!!

**M.A. :** Que pensez-vous de l'apport de Cooper dans le monde de la compétition, d'abord avec les monoplaces en 59 et 60, puis avec les Mini ?

**É.H. :** Pour les monoplaces, je ne suis pas



assez calé, en revanche la Mini reste toujours un modèle d'équilibre, aussi bien en terme de tenue de route que de ligne.

**M.A. :** Désormais, vous êtes pilote d'essai et de développement chez Citroën. Aspirez-vous à d'autres fonctions ?

**É.H. :** Non, Loeb est tout simplement irremplaçable et pour le moment je préfère voler de mes propres ailes.

**M.A. :** Enfin, quelle est votre voiture quotidienne ?

**É.H. :** Un 4/4 bien utile pour transporter mes divers véhicules (Lotus exige et Europa)

**M.A. :** Et si vous deviez choisir une ancienne, que conduiriez-vous ?

**É.H. :** Une Ferrari 250 GTO...

### Bio express

- Commence la compétition en karting dès l'âge de 13 ans.
- Suit très tôt son père qui courait en coupe Gordini puis en karting.
- A pour seul but la Formule 1. Auréolé de 2 titres supplémentaires (FFORD et Formule 3), son équipe de Formule-3000 fait faillite. Peugeot lui propose de faire du Spider.
- Gagne Le Mans au volant d'une 905 dès sa première participation en 1993.
- A couru sur Bugatti, Aston Martin, Courage, Chrysler, Toyota, Mic-Laren, Opel...
- Préfère le DTM (Deutsche Tourenwagen Masters) parmi les championnats européens.
- Sa favorite : la 905, modèle d'élégance, de puissance et d'équilibre



### Mini 1460 Minimiglia : une fiche technique enthousiasmante

Puissance : 152 CV  
Vitesse maxi : 195 km/h  
Accélération (0 à 100 km/h ou 500 m ou autre) : 4 sec.  
Poids : 580 kg  
Dimensions : L 3,05, l 1,60  
**Moteur :**  
Puissance : 152 CV  
AAC 310  
Culasse SWIFTUNE  
Diam soupape-admission 37  
Échappement 31  
Rampe de culbuteur aluminium  
Alésage 73,5  
Course 86  
Travaux sur le vilebrequin, volant moteur, etc. allégé, nituré, taillé dans la masse  
Embrayage racing  
Boîte de vitesse crabot  
Pont 4,10  
Allumage électronique (calculateur)  
Collecteur 3 en 1  
Échappement : fabrication sur mesure  
Carburant : split Weber  
**Berceaux :** origine avec modification pour le challenge Minimiglia

Récent ou ancien (deux grosse vis de 34 ou 4 petites vis) : récent, monté en rigide et renforcé.

**Trains roulants :**

Type de suspension amortisseur racing en alu  
Trains réglables ? oui

**Pneumatique et jantes :** MB Racing (jantes) pneus Dunlop racing slick

**Caisse :**

Année : 1972

Est-elle ressoudée : oui  
Arceau : boulonné et soudé 6 points avec renforts supplémentaires

Éléments en polyester : malle arrière, face avant, pare-chocs, extension d'aile, fond de coffre

**Habitacle :**

Sièges : baquet SPARCO carbone

Harnais : 6 points

Sélecteur de vitesse : quick shift KAD

Extincteur : oui

**Divers :**

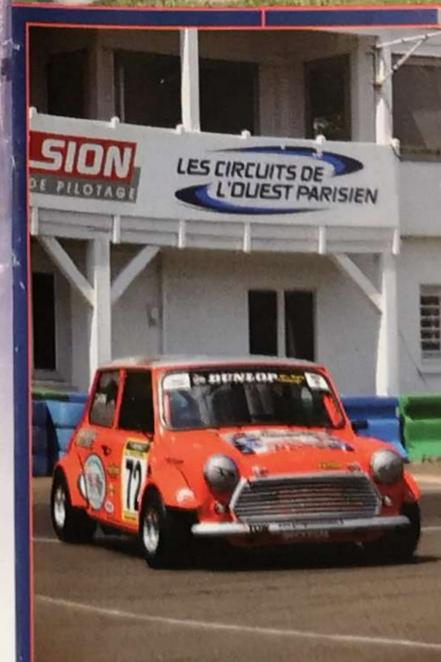
Rétroviseur : Provenance NASCAR

Freins avant modèle KAD 6 pistons

Freins arrière KAD disques

Vitres en macrolon

Avant, arrière barre antiroulis



# Le propriétaire de la Mini Miglia

## Mini-portrait :

Nom : Greg Carini

Âge : 32 ans

Voiture : toujours couru en Mini

Meilleur résultat : 2<sup>e</sup> en Saloon Car à Magny-Cours

Pourquoi la Mini ? Son père faisait déjà des courses en 1966 avec une Mini

Milieu Mini : membre du club Mini France

Prix de la voiture : 35 000 euros

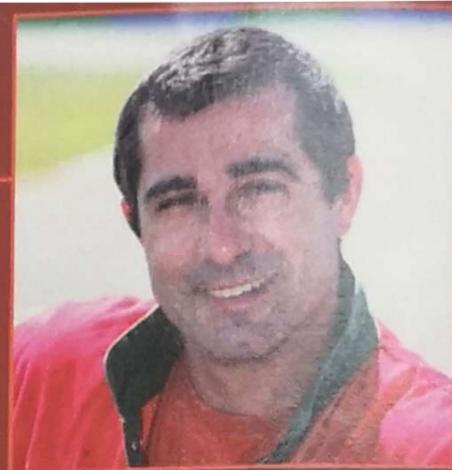
Prix de la saison en Saloon Car : 10 000 euros

Prix du moteur : 15 000 euros

Le plaisir en circuit : aller chercher les grosses voitures

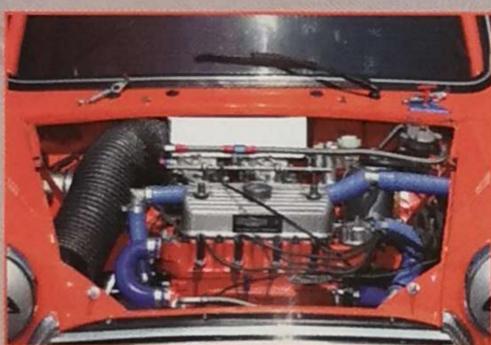
Pourquoi le Saloon Car ? Une grande famille avec une bonne ambiance. Une bonne formule pour les jeunes

**« Le plaisir d'avoir une petite voiture, elle peut tout faire. »**



Remerciements à : Motul et Marcel Descamps, mécanicien au garage des Damiers. Eric Héлары, qui a bien voulu faire l'essai de la voiture. Greg s'est dit « honoré qu'un pilote de cette notoriété et ancien vainqueur des 24h du Mans sur Peugeot accepte d'essayer la Mini ». Laurent Fresnay, qui a bien voulu prêter la piste de son circuit de l'ouest parisien.

## Détails de la Mini Miglia



1460 cm<sup>3</sup> pour un poids plume, une recette oubliée par les autos modernes.



Le tableau de bord réduit à l'essentiel. Notez la position accessible des fusibles. Le shift light (gros clignotant central) et le compte-tours face au volant donnent le ton.



Le pédalier ajouré, l'extincteur et le coupe-circuit.



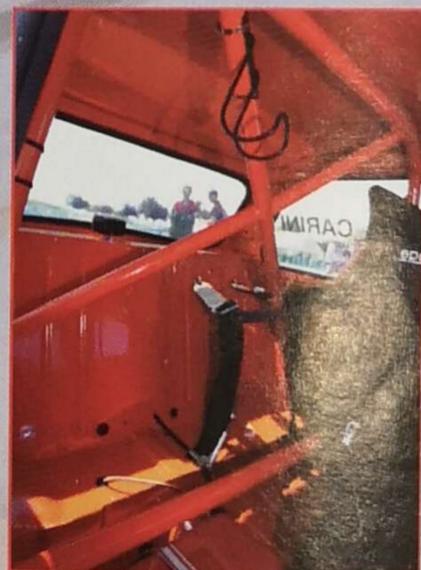
L'intérieur dépouillé et son baquet.



Le rétroviseur



Le réservoir alu, avec la pompe à essence Facet



L'arceau arrière



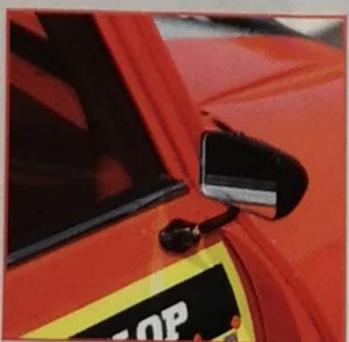
La batterie.



Les imposantes roues MB racing et les pneus Slick Dunlop 160/490-10 et les extensions Mini Miglia donnent une allure bestiale à l'auto.



Les roues arrière et les feux de MkII/ MkIII.



Le rétroviseur Nascar



## Éric Héлары, à propos de Supercars...

Nous n'avons pas pu résister à demander à Éric Héлары ce qu'il pensait de quelques Supercars. Voilà quelques avis...

Bugatti EB110S : Une mélodie inoubliable

Chrysler Viper GTS-R : Mon pire cauchemar ; un châssis inconduisible.

McLaren F1 GTR : Une position de pilotage centrée superbe, mais un moteur un peu juste

Toyota GT-One : À rapprocher de la 905 (De Cortanze en est l'ingénieur) et un palmarès injustement vierge

Lamborghini Gallardo : Un freinage diabolique

Ferrari 430 GT : Un charme à l'italienne



En Saloon cars, c'est Grégory Carini qui a sauvé la mise, amenant les Mini en 20<sup>e</sup> et 21<sup>e</sup> position, mais sans être qualifié.

## Croix-en-Ternois, la fête des Maxi 1000 et des Saloon Cars

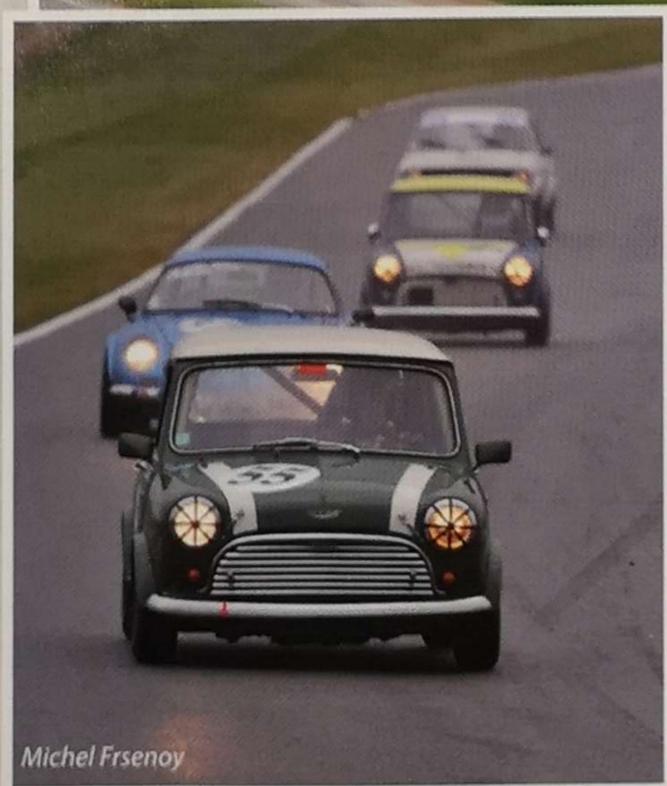
Le troisième meeting de la saison en Maxi 1000 a eu lieu à Croix-en-Ternois.

Deux courses différentes : la première sous la pluie qui a vu les Mini de Michel Frenoy et Lionel Couche se classer respectivement en 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> position devant une NSU TT.

Ce circuit est le plus petit de la saison mais il ne faut surtout pas le sous-estimer car les freins, les pneus et la mécanique souffrent beaucoup à cause de freinages et accélérations permanentes. La Mini n'apprécie pas...

Dans la seconde course (sous le soleil), où les Mini ont retrouvé la combative NSU dans une course palpitante, Thierry Thiefain décroche la 2<sup>e</sup> place. La course est dure. Elle se termine à 10 concurrents, et en plus tous dans un état lamentable (pneus et freins fumants, abandons divers, course finie en 3<sup>e</sup>, levier de vitesse à la main...), mais un magnifique spectacle.

Stéphane Édouard, dont c'était un retour aux sources. La première participation était ici même il y a deux ans.



Michel Frenoy



Lionel Couche



Thierry Thiefain



## Le Mans Story

Lors de cette grande fête au Mans les 4 et 5 juillet derniers, d'autres épreuves ont eu lieu.

### CHALLENGE ASAVE

En ASAVE, les Mini n'ont pas démerité. Laurent Aumonier, Sébastien Buirette, Charles-Édouard Rousseau et Eric Gianetti ont brillamment animé la course. Dans la première course, Charles-Édouard Rousseau a devancé les Jaguar mkII, Renault 8 Gordini et autre Chevrolet Camaro. Dans la deuxième course, la Cooper S devance même une Porsche 911. Du grand spectacle sur le circuit Bugatti.



Sébastien Buirette en plein virage



Charles-Édouard Rousseau, particulièrement brillant lors de ces épreuves.



La Mini n°37 de Eric Gianetti

La Mini Miglia de Grégory Carini qui vous est présentée par ailleurs dans nos pages « course ».



### TROPHÉE SALOON CARS

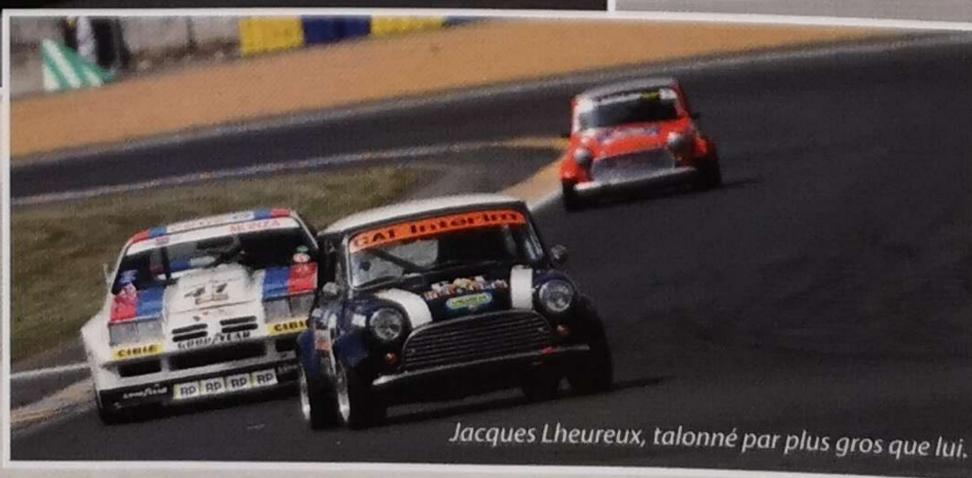
Jacques Lheureux et Grégory Carini n'ont pas démerité lors de cette difficile course.

Respectivement classés 23<sup>e</sup> et 36<sup>e</sup> lors des essais chrono au général.

Dans la catégorie « sixties », les choses s'améliorent puisque Greg Carini talonne la BMW 2002 tii d'Antoine Ferbourg.

Au général, la première course voit Carini pointer à la 1<sup>re</sup> place, devant la BMW 2002 tii cette fois-ci, alors que Lheureux termine à la 35<sup>e</sup> place. Dans la catégorie « Sixties », la N°72 de Carini est 3<sup>e</sup> et la Mini n°5 de Lheureux est 9<sup>e</sup> et dernière.

La course n°2 voit la Mini Miglia n°72 pointer à la 15<sup>e</sup> place et toujours à la 3<sup>e</sup> place en catégorie « Sixties ».



Jacques Lheureux, talonné par plus gros que lui.



## La Mini en taille xxl au Saloon Car au Mans

**G**régory Carini a choisi une autre voie. Comme de coutume, c'est du côté du Trophée Saloon Car qu'il était possible de le voir à l'œuvre au Mans. Champion en titre, il y pilote une Mini survitaminée, concoctée par ses soins selon les critères du trophée anglais Mini Miglia, mais dont la cylindrée est portée à 1460 cm<sup>3</sup>. De quoi la rendre véritablement explosive avec 158 ch pour un poids plume de 576 kg !

« Pour pouvoir lutter en Saloon Car, il est indispensable de se situer à ce stade d'optimisation », explique le pilote-préparateur, dont la Mini orange continue de progresser de saison en saison. Par rapport à l'édition 2009 de LM Story, ce ne sont pas moins de six secondes au tour qui ont ainsi été gagnées !

Cette année, une victoire en catégorie « sixties » sanctionna sa première course, avant que la seconde ne soit abrégée par une casse moteur alors qu'il était en mesure de récidiver.

Son client, Philippe André, fut lui aussi confronté aux affres des soucis mécaniques sur une autre Mini Miglia. Un contretemps qui ne l'empêche pas d'apparaître aujourd'hui à la deuxième place du trophée avec, ainsi, une sérieuse opportunité de succéder à son mentor.

Enfin, dans le même registre des pilotes de Mini sans complexes, prêts à affronter les grosses cylindrées, Laurent Aumonier et Sébastien Buirette firent, eux aussi, preuve d'une belle détermination dans le peloton du Challenge Asavé.



## Petit rappel...

La numéro 76, aux couleurs de Maxi Austin

### TROPHEE MAXI 1000

**C**réé en 1996 à l'intention des GT/Tourisme de moins de 1300 cm<sup>3</sup> (produits à plus de 50 exemplaires avant fin 1976), le Trophée Maxi 1000 est scindé en deux classes distinctes : moins de 1000 cm<sup>3</sup> et de 1001 à 1300 cm<sup>3</sup>. Deux catégories dans lesquelles les Mini Cooper sont traditionnellement bien représentées. Le règlement technique permet une préparation raisonnable en acceptant uniquement les options « compétition » prévues par le constructeur (ex groupe 1, 2, 3, 4), afin d'améliorer les performances, tout en conservant le caractère historique des autos.

Infos : [www.tropheemaxi1000.fr](http://www.tropheemaxi1000.fr)

### TROPHEE MINI CLASSIC

**C**réé par le duo Philippe Quiriere/Philippe Lalanne, le Trophée Mini Classic a réellement pris son envol cette année en proposant l'essentiel de ses rencontres au sein des courses du Trophée Maxi 1000. Une première étape en attendant de pouvoir donner lieu à des courses spécifiques. Seules y sont autorisées les Minis MK1 construites avant 1966.

Infos : [www.tropheemc.sitew.com](http://www.tropheemc.sitew.com)