



1071 « MAXI 1000 »
 CYLINDRÉE 1 071 cm³
 PUISSANCE 100 ch à 8 000 tr/mn
 BOITE 4 à crabots
 POIDS 610 kg
 VALEUR 25 000 euros



1293 « MINI CLASSIC »
 MOTEUR 1 293 cm³
 PUISSANCE 120 ch à 8 200 tr/mn
 BOITE 4 synchro
 POIDS 610 kg
 VALEUR 30 000 euros

Mini Cooper S 1100 et 1300

MINI'S EN FOLIE

Elle court à toutes les sauces ! Rallye, bien sûr, mais aussi circuit où ses fans ont passé la surmultipliée en l'engageant sur tous les fronts. Pour tenter de comprendre cet engouement, nous avons essayé une 1 071 cm³ du Trophée Maxi 1000 et une 1 293 cm³ à la fois conforme aux règlements FIA et du Trophée Mini Classic. C'est carrément fun !

Texte Pierre Gary - Photos Christian Bedei



Très mobile en entrée de courbe, la 1071 « Maxi 1000 » se révèle vraiment amusante à conduire.

Les Anglais ont la course dans le sang. Lorsque la Mini est née, cette incroyable petite voiture cubique aux roues avant motrices, moteur transversal et aux suspensions confiées à des... blocs de caoutchouc, les préparateurs et les pilotes se sont empressés de s'en emparer de l'autre côté du Channel ! Et cet engin à l'allure d'une boîte d'allumettes s'est d'emblée montré redoutable. Comme la grenouille qui voulait ressembler à un bœuf, la Mini, qu'elle soit Morris ou Austin, a vu son moteur grossir, grossir, et les victoires ont commencé à tomber.

John Cooper, le pilote et constructeur, a joué de sa baguette magique pour lui donner un label aujourd'hui universellement réputé. La Cooper S, des neiges du Rallye Monte-Carlo, à la boue du RAC et aux bosses des Mille Lacs, du tarmac de Brands Hatch à l'anneau de Montlhéry, a taillé des croupières à bien plus grosses qu'elle, remportant succès sur succès pendant une bonne décennie, depuis le début des années soixante. Devenue obsolète en compétition, la Mini a fait les beaux jours de ces dames dans le triangle Auteuil-Neuilly-Passy. Mais la course à l'ancienne a

ravivé les passions sportives, la Mini a opéré un retour remarqué sous les drapeaux. Les rallyes historiques ont vu fleurir d'innombrables répliques de la voiture victorieuse du Monte-Carlo 1967, alors que les courses de Tourisme en circuit réveillaient des vocations. Les Anglais, bien sûr, ont remis la Mini au goût du jour en préparant des autos respectant les normes de l'époque, puis carrément débridées comme celles du Trophée Mini Miglia. Les Français ont embrayé sur la même voie, depuis le Trophée Mini Classic, très respectueux des spécifications d'origine jusqu'au Saloon cars aux moteurs hyper préparés et aux ailes gonflées, en passant par les versions Maxi 1000 à la cylindrée limitée. Pour comprendre cette passion pour ce petit cube « rosbeef », nous avons réuni deux Mini Mk1 (authentiques !), une Maxi 1000 au moteur 1071 cm³ et une 1293 cm³ du Trophée Mini Classic, qui nous avons conduites sur le circuit de l'Ouest parisien près de Dreux. Et nous avons découvert qu'au volant de ces puces anglaises, y'a d'la joie !

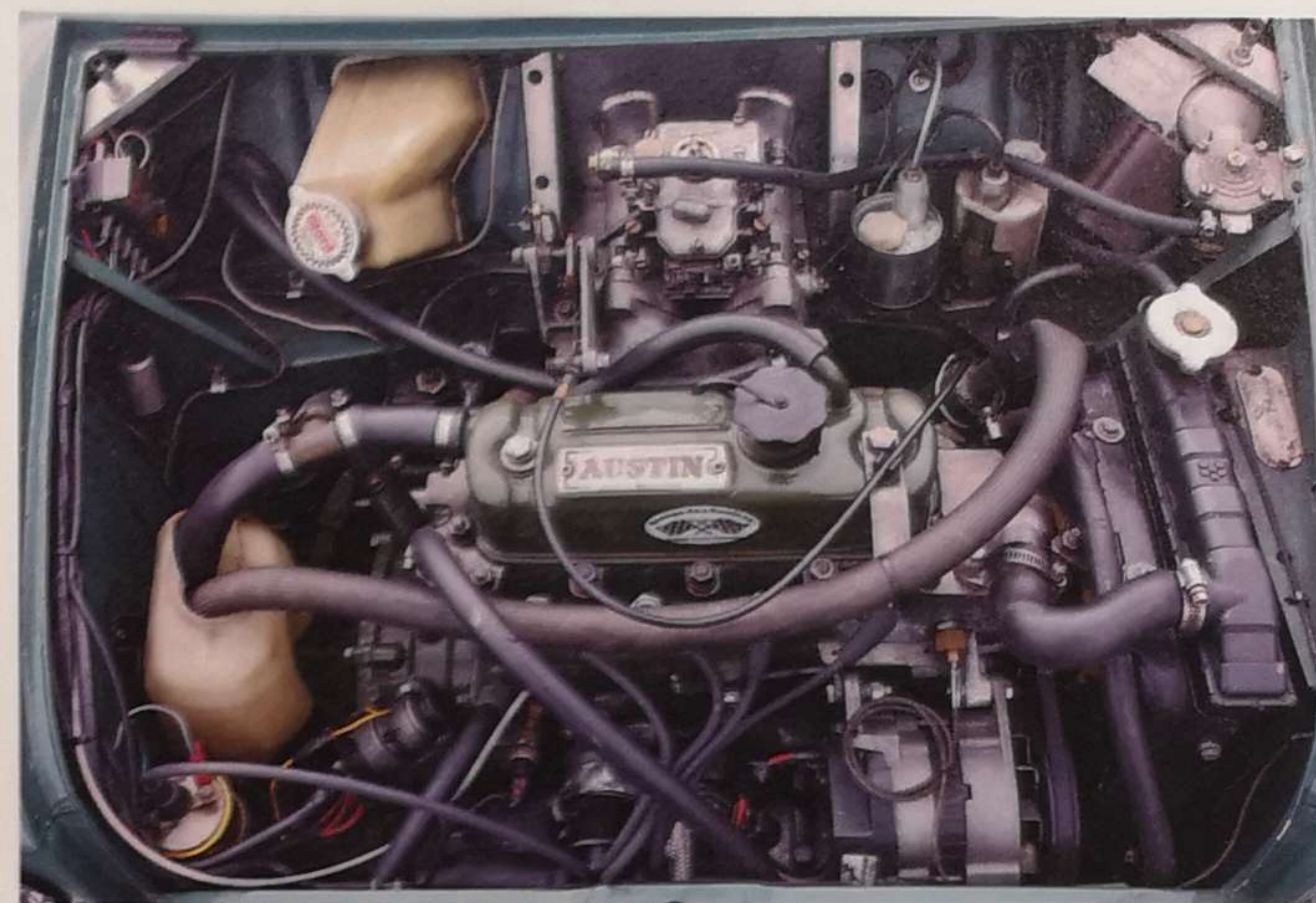
Maxi 1000, de la bonne graine

La Maxi 1000, c'est la verte. La voiture appartenant à Franck Merlini, sa préparation est assurée par Grégoire Carini, le boss du garage des Damiers à côté de Dreux. L'auto a été montée sur la base

d'une véritable Mk1 997 cm³ d'origine. Elle répond à la réglementation du Trophée Maxi 1000 dont elle n'exploite pas toutes les possibilités, essentiellement par souci esthétique. La caisse, entièrement mise à nu, a été ressoudée dans les règles de l'art avant d'être équipée d'un arceau six points Safety Device avec renforts de portes. Comme l'autorise le Trophée, le capot et le couvercle de malle arrière en tôle ont été remplacés par des éléments en polyester, plus légers mais aux formes parfaites. En revanche, l'habitacle conserve avec bonheur ses éléments d'origine, panneaux de portières, moquettes,

Au volant de ces puces anglaises, y'a d'la joie !

tableau de bord et banquette arrière. Cela n'a rien d'une obligation puisque la plupart des Mini du trophée roulent avec un intérieur dénudé et une instrumentation fantaisiste et c'est bien dommage... Les suspensions conservent évidemment le système à cônes de caoutchouc, très tape-cul sur les pavés parisiens, mais relativement bien adaptés au circuit, surtout avec des éléments durs pour la course. L'amortissement est confié à des Gazshock à gaz et à corps en aluminium. Le train arrière reçoit une barre anti-roulis et, comme l'impose la réglementation, les trains, non réglables, sont figés. Du côté freins, on reste dans la configuration d'origine (« les freins, c'est un détail sur une Mini, on ne les utilise pas... » assurent les préparateurs-pilotes !) avec des petits disques pleins pincés par des étriers à deux pistons devant et des tambours en fonte à l'arrière. Les roues, particulièrement adorables en dix pouces de diamètre, comprennent d'authentiques jantes Rose Petal chaussées de pneus Yokohama A032 R en 165/70, des gommes homologuées pour la route comme l'impose le Trophée Maxi



Le petit 1100 transversal a droit à un double corps Weber selon les règles du trophée.

1000. Sous le capot avant, le petit quatre cylindres 1071, en fait un ensemble moteur-boîte à carter d'huile commun, se positionne transversalement au-dessus des roues avant motrices. Cette mécanique possède un bloc spécifique et une culasse commune avec le 1300 qui a un alésage identique, seule la course diffère. Le vilebrequin en acier forgé, un ENB40, repose sur trois paliers. Les bielles restent également de série mais sont polies et équilibrées. Elles sont coiffées de pistons forgés. Le volant moteur, en revanche, est une pièce spécifique, très allégée, provenant de chez Swiftune, le spécialiste anglais des Mini de course. La distribution est améliorée par un arbre à cames Kent 530 et des culbuteurs forgés, le tout entraîné par une chaîne double. L'alimentation est également optimisée par l'adoption d'un carburateur Weber 45 DCOE, alors que l'allumage est désormais transistorisé. Il faut noter que le radiateur de chauffage est conservé pour augmenter le volume du liquide de refroidissement. Ainsi préparé, ce moteur délivre une centaine de chevaux, estimation de Greg Carini, puisque aucun passage au banc n'a validé la puissance exacte, au régime maximum de 8000 tr/mn. La boîte à quatre vitesses, logée sous le vilebrequin, possède une pignonne à crabots, provenant également de chez Swiftune, avec les deux premiers rapports allongés. Le différentiel, qui renferme un autobloquant à disque Tran X, possède un couple intermédiaire de 4,10:1 qui autorise une vitesse de pointe de l'ordre de 180 km/h, bien suffisante sur la majorité des circuits. Avec un poids

de 610 kg, la Mini offre un rapport poids/puissance tout à fait respectable. Quant à la valeur de la voiture, le préparateur l'estime à 25 000 euros, c'est en tout cas le prix qu'il réclamerait s'il avait à la vendre !

La 1300, conforme à l'annexe K

La crème, c'est la « grosse », restaurée et préparée par Pierre-Antoine Rousseau et pilotée par son fils Charles-Edouard en Trophée Mini Classic. Il s'agit encore d'une authentique et rare Mk1 de 1963 mais, cette fois, équipée du moteur 1300. Le travail sur la coque ne diffère pas de sa petite sœur, avec des soudures supplémentaires, des renforts et un arceau à six points d'ancrage. En revanche, la réglementation FIA, quasiment commune avec celle du trophée aux pneus près, nous le verrons, se montre plus restrictive que celle du Maxi 1000. La voiture doit être en tous points conforme à ce qui se pratiquait en 1965. Les suspensions conservent les éléments d'origine, avec cependant des cônes plus rigides, elles ne possèdent aucune barre anti-roulis et disposent d'amortisseurs Koni. Les freins d'origine, non assistés, sont rigoureusement identiques à ceux de la 1100. En revanche, le moteur a subi une sérieuse cure de musculation comme on le pratiquait à l'époque. Une fois encore, toutes les pièces spéciales proviennent de chez Swiftune, lequel dispose quasiment du monopole en matière de Mini de course ! L'ensemble mobile se compose d'un vilebrequin en acier, toujours monté sur trois paliers, cette fois renforcés. Bielles en acier et



L'habitacle conserve panneaux de porte, moquettes, banquette arrière et le tableau de bord d'origine. Tant mieux, c'est joli !

LE TROPHÉE MAXI 1000



Créé en 1996 par Marc Baudier et Edmond Savelli, le Trophée avait pour vocation de permettre à de petites voitures de courir en circuit à peu de frais. Aujourd'hui, la réglementation a évolué, avec une cylindrée maximum passée de 1150 à 1300 cm³. Les voitures admises doivent désormais avoir été construites avant 1977. Conviviale et très disputée, la discipline réunit des Mini, bien sûr, mais aussi des NSU, R8 Gordini, Alpine A110, Simca Rallye, Matra Djet, Alfa Romeo, Triumph Spitfire ou même Trabant sur sept manches lors des meeting historiques sur circuits. Bien encadré et doté d'une réglementation spécifique, le Trophée a atteint une notoriété qui lui assure des plateaux riches et variés, d'un très bon niveau aussi bien technique que de pilotage.

Contact : Edmond Savelli, 19, rue André Coin, 92240 Malakoff. Tél. : 06 89 09 54 04.

E-mail : contact@tropheemaxi1000.fr - Internet : www.tropheemaxi1000.fr

LES PRÉPARATEURS



Bien que concurrents, autant sur la piste que dans l'atelier, Pierre-Antoine Rousseau (barbe) et Grégoire Carini (combinaison verte) restent complices et solidaires.

Les deux Mini ont été prêtées par deux préparateurs différents, concurrents directs mais, et c'est assez rare pour le signaler, complices et solidaires. Grégoire Carini, du garage des Damiers, a concocté la Maxi 1000. Mais il possède de nombreuses cordes à son arc et est également à l'origine de quelques versions très musclées qui disputent avec succès le Trophée saloon Cars. De son côté, Pierre-Antoine Rousseau, l'âme du garage de la Choletterie, se consacre plus généralement aux sportives anglaises. S'il excelle dans les Cooper S, il a également assuré, entre autres modèles, les préparations d'une Mini Marcos, d'une Ginetta G15 et de l'étonnante Peerless GT vue au Mans Classic.

Contacts : **Garage des Damiers**, 12 avenue Louise-Michel, 28500 Vernouillet. Tél./Fax : 02 37 64 47 09, e-mail : garagedesdamiers@orange.fr.
Garage de la Choletterie, 11 impasse de la Choletterie, 37250 Veigne. Tél. : 02 47 65 95 08, e-mail : p-a-rousseau@libertysurf.fr. - Site : www.garagedelafoletterie.com



Tout le monde met la main à la pâte pour faire repartir la 1300, victime d'un limiteur de régime pourtant débranché.

possède toujours une certaine vivacité de l'arrière, mais un peu moins prononcée. L'absence de barre, certainement puisque les quatre roues restent rivées au sol, mais aussi les pneus Dunlop R7 dont l'adhérence est un peu moindre. En revanche, l'attraction du virage n'a plus rien à voir. Le couple supérieur et un autobloquant plus serré durcissent la direction en phase d'accélération, il faut employer ses biceps pour remettre les roues en ligne. Mais la motricité se montre royale, je n'ai jamais constaté le moindre patinage de la roue intérieure même en sortie des



Handicapée par le faible couple de son petit moteur, la 1100 compense par une boîte à crabots dotée d'un étagement parfait.

TÉMOIGNAGE : HERVÉ LE GUELLEC



Pierre Gury

Tous ceux qui fréquentaient les circuits français en 1969 et 1970 s'en souviennent : la spectaculaire Cooper S rouge et noire, toujours sur trois roues, qui se bagarrait contre les grosses Porsche, BMW ou Escort Twin Cam, était conduite par un tout jeune pilote débutant qui, déjà, enflammait les foules. Hervé Le Guellec, c'était lui, se souvient.

« Quand j'ai commencé à courir, c'était aussi les débuts d'Echappement, toute une bande venue de Nancy menée par Michel Hommell ! J'étais étudiant à Paris, déjà vacciné par la course, et mon quartier général se situait dans le 17^e arrondissement, en face de chez Jean-Louis Marnat, le spécialiste de la Mini. J'étais pote avec eux. J'ai donc acheté à la casse une vieille Mini pour courir. Avec d'autres copains, la bande de Pierre Brunetti, dont la 4 CV proto rose était célèbre sur les circuits, nous avons monté cette voiture. Jean-Louis Marnat m'avait vendu le moteur d'une Mini de course qui avait fait des tonnes, j'ai commencé à courir en 1969. Cela n'a pas si mal marché. C'était une Groupe 5 relativement peu préparée, avec un arbre à cames 649, des carbus Weber et un vieil autobloquant à galets qui rendait la voiture inconduisible et faisait mal aux bras. Ça m'arrachait le volant des mains tant c'était brutal ! Avec un kit d'élargisseurs de voie et des grosses ailes, le tour était joué. Ça marchait bien parce qu'on avait mis un pont très court qui permettait de bonnes accélérations. Mais, il ne fallait pas avoir beaucoup de ligne droite, j'étais vite à fond de quatrième. La voiture était très basique mais je gagnais des courses ! British Leyland France, à qui je n'avais rien demandé, m'a versé des primes. J'ai finalement gagné le titre en Groupe 5 moins de 1300. Je me suis alors tourné vers British Leyland qui m'a dirigé vers British Vita, une écurie anglaise qui engageait des Cooper S dans le Championnat d'Europe Tourisme. Ils m'ont vendu la voiture cham-

pionne en 1000 cm³ l'année précédente, avec John Handley, qui avait été remontée avec un 1300 à injection de 136 chevaux. C'était une bonne auto, une Groupe 2 avec la nouvelle réglementation, avec les capots et portes en alu, les vitres en plastique et des roues de 12 pouces, elle pesait moins de 500 kg. Une voiture d'usine ! Sur les petits circuits comme Magny-Cours ou Nogaro, ils étaient petits à l'époque, ça marchait bien. Mais dès qu'il y avait des longues lignes droites, comme au Paul Ricard, les grosses autos me passaient avec cinquante bornes de mieux... Avec l'autobloquant à disque, la voiture restait agréable. Aujourd'hui, on sait faire des tractions avant qui ne sous-virent pas mais la Mini était fondamentalement sous-vireuse. Il fallait tout jeter le plus tard possible dans le virage pour faire glisser l'arrière. Ça finissait toujours par tirer tout droit mais le plus tard était le mieux. Et il ne fallait surtout pas lâcher l'accélérateur, la voiture avait une réaction bizarre et s'essayait complètement... C'était rigolo mais pas très formateur. Hyper spécial à conduire. J'ai roulé deux ans avec la Mini puis il m'a fallu tout oublier lorsque je suis passé à la monoplace et aux protos, des propulsions à moteur central arrière. »



Archives Echappement

Il faut employer ses biceps pour remettre les roues en ligne

virages les plus serrés. La puissance réduit aussi la longueur des lignes droites. Les freins sont bien sûr plus sollicités et ils m'ont semblé un peu faiblards. Même en faisant attention, je freinais toujours trop tard pour l'épingle alors que je pensais avoir ménagé une bonne marge. Résultat, le train avant n'en pouvait plus, refusant de tourner dans un miaulement de pneus torturés. Curieusement, la Mini ne se montre pas très à l'aise en virage serré malgré son petit gabarit. Au contraire, elle excelle dans les courbes rapides où son équilibre permet de garder le pied soudé, tout en conservant une sensation sécurisante. Au final, si ces deux Cooper S possèdent chacune des caractères différents mais très affirmés, elles ont en commun un comportement d'équilibriste, une efficacité redoutable et un charme inimitable. La réalité justifie le mythe !



Quoi que fasse le pilote, la Mini finira toujours par retrouver un sous-virage inévitable.