



Une petite voiture pour un énorme succès

Il est très rare qu'une auto, née de contraintes économiques et techniques, connaisse un grand succès marketing et commercial. C'est pourtant ce qu'il advint de la Mini, dont la conception révolutionnaire allait paradoxalement faire d'elle l'une des icônes de l'histoire automobile.

1956 : après la crise du canal de Suez, l'approvisionnement énergétique de la Grande-Bretagne est amputé de 20 % et les économies de carburant deviennent une cause nationale. Léonard Lord, alors Président de la British Motor Corporation (BMC), décide de relever le défi et met à plancher sur le sujet l'un de ses meilleurs ingénieurs en mars 1957. Alec Issigonis a déjà à son actif un précédent modèle à succès, la Morris Minor, et il va s'acquitter de sa mission avec brio.

Pour concevoir une voiture économe en carburant, il faut un petit moteur dans une

petite voiture. Issigonis et son équipe se donnent dès lors une limite de 3 mètres de longueur, dont seuls 20% devront être consacrés à la mécanique. A l'époque, la grande majorité des voitures possèdent un moteur avant longitudinal entraînant un arbre de transmission vers les roues arrière motrices. D'autres comme la VW Coccinelle, la Fiat 500 ou la 4CV Renault ont adopté le tout à l'arrière.

A l'image de Citroën dont il admire les réalisations, Issigonis adopte, quant à lui, le principe de la traction avant. Mais il dispose le moteur transversalement et glisse la boîte de vitesse dessous. Ce coup de génie lui permet de n'utiliser que 46 cm pour le groupe motopropulseur. Premier objectif atteint ! Il ne lui reste plus qu'à disposer 2 sièges et une banquette sur un plancher plat car exempt de tout arbre de transmission, et à faire le choix de roues de petit diamètre,

10 pouces, pour qu'elles empiètent le moins possible sur l'habitacle.

Une conception tout simplement révolutionnaire

Et, de fait, l'auto dispose d'une habitabilité des plus surprenantes au regard de son gabarit total. Le premier prototype roule après seulement 8 mois, et le modèle est mis en vente dès 1959. Deux marques du groupe la proposent, ce sont la Morris Mini Minor et l'Austin Seven, avec une petite différence de calandre. La voiture dispose du moteur de 850cc issu de la Minor, dont les 34 chevaux n'ont que 584 kg à déplacer. Autant dire qu'elle est particulièrement maniable. Ses roues disposées aux 4 coins et une suspension à tampons de caoutchouc lui confèrent en outre une tenue de route étonnante.

Probablement trop innovante, elle ne séduit pourtant pas tout de suite la clientèle popu-

Baptisée avec un peu de retard

L'appellation Mini, adoptée par tout le monde, devient le nom officiel et unique de l'auto en 1962. En 1964, BMC conçoit la Mini Moke, une sorte de petite Jeep destinée à l'armée. Cette dernière ne l'adopte pas, mais le modèle fait une carrière de véhicule de loisirs, on le retrouvera notamment dans les rues de Saint-Tropez. L'année suivante, la Mini adopte la suspension Hydrolastic qui améliore tenue de route et confort par une interconnexion hydraulique entre l'avant et l'arrière.

En octobre 1967 sort la Mk II, avec une lunette arrière modifiée, une calandre plus anguleuse et des feux arrière rectangulaires. La Mini 1000 vient en outre épauler la 850. Entretemps, BMC a fusionné avec Rover pour devenir British Leyland.

À la fin des années 60, les charnières de portes de la Mini deviennent invisibles, et la suspension Hydrolastic est abandonnée sur



laire à laquelle elle est destinée. À l'inverse, les citadins aux revenus aisés la trouvent très pratique et un peu snob, et vont très vite l'adopter. Mais le marketing fait son œuvre et les ventes décollent enfin en 1962. Parallèlement, BMC travaille l'image de l'auto, et les marques Riley et Wolseley vont mettre sur le marché des versions avec un coffre classique proéminent et un équipement luxueux. Un moteur de 1000cc est inauguré à cette occasion pour compenser l'excédent de poids.

toute la gamme. Exception faite d'une nouvelle venue, la Clubman au nez rallongé, développée à la demande du marketing pour donner à la Mini une image plus haut de gamme. Elle est en outre équipée du moteur 1275cc apparu en 1965 sur les Cooper S. Car nous n'en avons pas encore parlé, mais la Mini a une sœur plus musclée.

Une Mini bodybuildée

John Cooper est un concepteur de voitures de course, à qui l'on doit notamment la



généralisation du moteur central arrière en compétition. Il contacte BMC au début des années 60 pour créer un modèle « gonflé » de la Mini. Après réflexion, la compagnie donne son accord et 1000 versions Cooper voient le jour. Les 55 chevaux de son 997cc à double carburateur lui autorisent près de 140 km/h. S'ensuivront la version S, puis le passage au 1275cc. La Cooper dispose de freins avant à disque, et va rencontrer un

très grand succès en course. A commencer par le Rallye de Monte-Carlo qu'elle remporte à 3 reprises, plus une disqualification due à... ses phares blancs !! La voiture est très agile et efficace. Elle va donc séduire de nombreux pilotes, qui s'imposent à son volant en rallye comme en circuit devant de plus grosses cylindrées, du fait de sa tenue de route diabolique.

Après un premier arrêt de la production puis un redémarrage sous la marque Rover, la carrière de la Mini s'achève en 2000 après 5 387 862 exemplaires. Mais, si elle a l'agilité d'un chat, la Mini possède aussi plusieurs vies comme lui. C'est pourquoi elle va renaître de ses cendres en 2001, comme nous l'expliquera dans le prochain numéro de Plaine Vue Magazine Christophe Malardeau, responsable commercial de Mini-BMW Chartres.