

Chantal et Hélène sont en MINI

Un certain Alexander Arnold Constantine Issigonis, dit Alec Issigonis

Comment ne pas parler de la Mini sans citer son illustre créateur, que la Reine Elisabeth II a anobli en 1969. Sir Alec est né en 1936 en Turquie d'un père anglais et d'une mère allemande. Il décède en 1988. Pour l'essentiel, il passe sa carrière d'ingénieur chez Morris, entrecoupé d'un bref passage chez Alvis

Un véhicule révolutionnaire en tous points

Suite à la crise du Canal de Suez et le rationnement du pétrole qui en découle, la British Motor Corporation (BMC), demande à Alec Issigonis et son équipe de concevoir une voiture économique afin de remplacer la Morris Minor qui n'est plus adaptée à son époque. Le prototype sera produit au bout de seulement huit mois et verra le jour en octobre 1957. La mise en production démarre et la voiture est commercialisée en 1959 :

Contrairement à la concurrence de l'époque qui a adopté le « tout à l'arrière », moteur et propulsion, sur les trois véhicules les plus vendus, à savoir la VW Coccinelle, la Fiat 500 et la Renault Dauphine, Alec Issigonis, choisit une orientation « tout à l'avant ». Le choix du moteur de la Morris Minor est fait pour ne pas avoir à concevoir une nouvelle mécanique. L'aspect révolutionnaire sera de mettre le moteur en position transversale, avec un radiateur et un ventilateur sur le côté droit. Glisser la boîte en dessous, le carter d'huile étant commun avec le moteur est aussi innovant. Et le choix de mettre des petites roues de 10 pouces, du jamais vu, permet au véhicule de consacrer ainsi 80 % de ses 3,05 m de long à loger ses occupants et leurs bagages.

Une voiture qui a su évoluer avec son temps ...

De la MK1 de 1959 à la MK6 produite jusqu'en l'an 2000, les évolutions sont nombreuses. Elles touchent la mécanique cubant successivement de 828 cc à 1 275 cc en passant par de nombreuses versions en 1000 cc. Les suspensions adopteront en 1964 le système Hydrolastic, abandonné par la suite en 1970. Les vitres coulissantes sont remplacées par des descendantes en 1969. Des jantes en 12 pouces arrivent en 1984 avec des freins à disques. De nombreuses séries limitées, sont produites par les marques du groupe Leyland dont la mythique Cooper vainqueur au Rallye de Monte Carlo en 1965 et 1967, la victoire en 1966 leur ayant été soi disant « volée ».

Hélène et sa MINI

Achetée début 2015 par Hélène et Jean Luc, il s'agit d'une MINI 1000 de 1975. C'est une MK3 selon la terminologie et considérée comme la vraie deuxième génération des MINI. Elle dispose en effet de charnières de porte non apparentes, et de vitres descendantes. Son moteur est un 1000 cc délivrant 39 chevaux. Elle est équipée de l'option « pare buffles » (!!!) sur les pare-chocs, ainsi que de jantes 10 pouces en aluminium.



Chantal et sa MINI

Chantal et Clet ont racheté leur MINI fin 2009 à la belle-famille, de leur fille qui l'avait achetée neuve, en 1993. Elle dormait sous une bâche. C'est une série limitée « British Open Classic », une MK6, équipée en série d'un toit ouvrant en toile et de jantes Minilite de 12 pouces. L'habillage intérieur est très cossu, même luxueux. Le moteur est un 1275 cc, à carburateurs, de 50 chevaux, propulsant la voiture à plus de 140 km/h. Ouahou !



Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

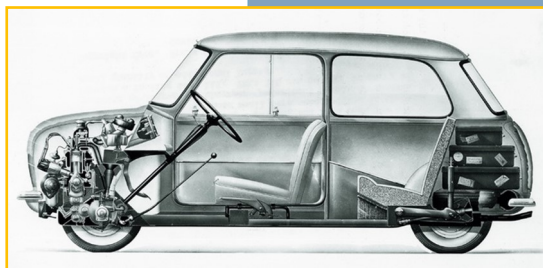
LA GAZETTE

Mars 2023



Mini 850 MK1 (1959)
(la première)

Moteur 4 cylindres 848 cc
Puissance : 34 ch à 5 500 tours
Couple : 60 Nm à 2 900 tours
Boîte 4 vitesses
Freins AV et AR à tambours
Suspension à bras
Amortisseurs à cônes caoutchouc
Dimensions : 3.05 m/1.41 m/1.35 m
Poids : 610 kg



*Noter la position latérale
du radiateur*

© Michel Pionneau