

1994 - 1997

Les années Rover

Entre 1989 et 1990, la Mini annoncée en fin de vie renoue avec le succès commercial à l'occasion du 30^e anniversaire de sa naissance, sous l'impulsion du Groupe Rover, tenté, qui s'en serait douté, par un marché japonais demandeur. Les modèles commémoratifs ont alors pour nom "*Mini Thirty*" (1989), puis "*Racing Green*", "*Red Flame*" et "*Checkmate*" (1990), les peintures bicolores de ces trois dernières n'étant pas sans rappeler la belle époque !

Diverses séries plus ou moins limitées, plus ou moins réussies, voient également le jour au début des années 90, *Studio Two*, *Neon*, *British Open Classic*, *Italian Job*, *Rio*, *Tahiti*, *Mini 35*, jusqu'au séduisant Cabriolet 1.3 i. La Mini ressort boostée de cette initiative, d'autant qu'un certain John Cooper veille toujours au grain... Sa rencontre avec les dirigeants de Rover débouche sur le lancement de la Mini Cooper 1300 en Juillet 1990 - elle n'affichera jamais officiellement le patronyme Rover - propulsée par le 1275 de la MG Métro alimenté par un carburateur SU type HIF 44 et chaussée de jantes Minilite.

La légende redémarre au sortir de l'usine de Longbridge, intemporelle, inépuisable... même s'il faut désormais concilier avec l'essence sans plomb et le pot catalytique. Qu'importe, les performances sont là, finalement assez proches de celles des S, 61 CV et près de 150 Km/h. Et malgré les roues de 12 voire de 13 pouces, la voiture ne perd rien de son charme, ni de son caractère. On ne peut certes véritablement la comparer à une S, les puristes font bien parfois grise mine, mais la magie opère cependant aux quatre coins du monde, d'autant que la signature authentique de John Cooper figure en bonne place sur le capot avant de certaines versions.

La "nouvelle Mini" a en tous cas au moins le mérite de faire revivre le mythe...

Un an après son lancement, Rover perfectionne son modèle qui, il faut bien le dire, n'attire pas les faveurs de tous les concessionnaires de la marque, parfois peu enclins à affronter les vicissitudes inhérentes à l'entretien des voitures

à l'atelier. L'injection mono point est de mise à compter d'Octobre 1991, la puissance y gagne même deux modestes petits chevaux. L'habitacle subit un valorisant *lifting* avec l'apport d'une nouvelle sellerie... et d'un tapis de coffre souple pour séparer les bagages de la roue de secours. Mieux vaut tard que jamais !

Des versions "RAC Rally" ou "Monte-Carlo" vont jusqu'à proposer de séduisantes options cosmétiques, John Cooper lui-même s'occupant encore de doper les mécaniques modernisées avec la production de kits approuvés par Rover, dont le fameux "Sportspack" au look ravageur.

L'apogée est atteint avec la Mini 40 Mk VII lancée en série limitée en 1999 pour célébrer le 40^e anniversaire de la Mini : échappement spécial, jantes Minilite 13 pouces, élargisseurs d'ailes ton sur ton, peinture exclusive (Mulberry Red, Island Blue et le fameux Old English White), intérieur cuir, tableau de bord en alu bouchonné, instruments de bord "high-tech" arborant le logo Mini 40, jusqu'au bijou convoité par les pilleurs mal intentionnés, le badge de capot avant plaqué or 24 carats ! La Mini Collector par excellence, vendue 14 000 euros environ en 1999. Quarante exemplaires atteindront la France, malheureusement caractérisés par une peinture Gris Métal un peu tristounette...

Annoncées pour une ultime prolongation de vie, les Cooper nouvelle version perdureront jusqu'en 2000, portant la durée de production totale du "modèle" à quelques 41 années ! De quoi donner des idées aux esprits les plus inventifs du constructeur BMW... qui rachète le Groupe Rover en 1994. Bien que les ventes mondiales de la Mini aient alors tendance à stagner, voire à baisser radicalement, l'Allemagne n'est-elle pas alors à près tout le pays importateur le plus demandeur de la Mini, après le Japon ?

Mais comment diable les Cooper des années 90 ont-elles su retrouver le chemin du Monte-Carlo, épreuve plus réputée que jamais du Championnat du Monde des Rallyes ?



Rallye Monte-Carlo 1994 Hopkirk, Makinen... le retour !

La genèse de l'opération Cooper au Monte-Carlo remonte à 1991, avec la victoire du Britannique Jeremy Coulter dans le Championnat d'Europe FIA des rallyes historiques. Avec John Bridgen, lui aussi pilote Mini, il oeuvre aux relations publiques du British Motor Heritage, filiale de Rover. D'où l'idée de convaincre la maison mère de revenir sur des terres qui engendrèrent tant de succès quarante ans auparavant, avec l'appui de Kevin Jones, du Département Marketing et Relations Publiques de Rover.

Début 1993, le contact s'établit avec Nicki Darzinskas, Directeur Commercial de Rover et Michael Kennedy, du Marketing, ainsi qu'avec Rover Japon, le plus gros "consommateur" de Mini à cette époque. L'idée de sortir Paddy Hopkirk de sa retraite de pilote s'inscrit rapidement en filigrane de la démarche de ces deux audacieux personnages et lorsqu'en Septembre 1993, l'accord de Rover est confirmé, il ne reste guère que quelques mois pour finaliser le projet et construire puis homologuer la voiture, une Rover Mini Cooper 1.3 i Groupe A.

Une structure voit le jour en charge de cet objectif, la Bridgen Coulter Motorsports Ltd et Rover devient partiellement sponsor de l'opération. Paddy Hopkirk se laisse facilement convaincre de venir ainsi fêter le 30^e anniversaire de sa victoire de 1964, il embarque même à ses côtés Ron Crellin, un de ses anciens équipiers, dans une histoire qui s'annonce d'entrée plutôt belle. Des jours plus ou moins confus remettent pourtant en cause la participation de Rover, à l'initiative semble-t-il de la branche japonaise, mettant en doute les capacités de Coulter et de Bridgen à mener à bien un tel projet. Le budget de Rover basculera finalement vers l'inscription d'une autre Cooper, amenée à être confiée à un certain... Timo Makinen, convaincu de participer lui aussi à l'audacieuse aventure !

L'implication du Japonais Norri Yamagata de Sanwa Trading, importateur de pièces détachées pour voitures anciennes au Japon, permet alors aux initiateurs de l'idée de sauver l'issue financière

de leur projet. Il y aura donc bien deux programmes "Mini au Monte-Carlo" en 1994, une première voiture étant du reste présentée en avant-première au Motor Show de Londres à Earls Court, fin 1993. Paddy et Ron assurent les premiers essais de roulage de la Groupe A en même temps que leurs reconnaissances des spéciales, lesquelles ont quelque peu changé depuis 1964 !

Complice, l'Automobile Club de Monaco annonce que la voiture de Paddy s'élancera sous le N° 37, le bonheur est complet lorsque l'équipe apprend que le numéro d'immatriculation L33 EJB est disponible en Angleterre. Superbe clin d'œil aux "vraies" années Mini !

Au cours des semaines qui suivent, la Cooper 1.3 i devient peu à peu une Groupe A dans les ateliers de Simon Skelton, à Canterbury. Bill Richards prend en charge le développement du moteur notamment à travers la gestion électronique de l'injection pour atteindre une puissance de 97 CV aux roues, transmise par une boîte à quatre rapports que Paddy juge plus fiable que la cinq rapports qu'on lui propose également.

Afin de faciliter le choix des pneus, des roues de 13 pouces et des Dunlop à profil bas sont retenus, ce qui n'est pas sans inquiéter Paddy... *"La tenue de route n'en était que meilleure, comparée à ce que nous avons connu. Mais en cas de décrochement, la voiture me filait des doigts avec une force centrifuge beaucoup plus élevée en virage, et on risquait fort de s'envoler beaucoup plus loin..."*

Soignée dans les moindres détails, les Mini anglaises affichent, comme à la belle époque, les globes en plastique protégeant les optiques de phare, fixés par des sangles en cuir ou le pare-brise dégivrant grâce à deux fils conducteurs argentés.

On ne réécrit jamais l'histoire sans s'en inspirer !

Et tout redémarrer... Avec des roues de 13 pouces, une rampe de phare "à la WRC"... mais un pare-brise chauffant façon sixties, la Cooper n'en finit jamais de sécher. Objectif Monte-Carlo !

Paddy Hopkirk À bâtons rompus...

Depuis son retrait de la compétition, Paddy Hopkirk est resté très proche du devenir de celles qui ont marqué sa carrière sportive. Aussi lorsqu'en 1994 l'idée de relancer des Cooper sur les routes du Monte-Carlo se concrétise, il ne peut en être autrement que de le retrouver au volant de l'une d'elles !

"La Cooper de 1994 était assez éloignée de celles des années 60 mais c'était une excellente voiture. La motricité s'était bien améliorée même si notre Mini était très loin de l'efficacité d'une WRC. Nos temps en spéciales étaient excellents, je crois que nous avons été loin de nous ridiculiser ! Nous nous sommes quoiqu'il en soit bien amusés et je n'ai jamais regretté d'avoir accepté cette invitation. Avec Ron Crellin, nous eûmes en outre l'honneur d'être conviés sur le parvis du Palais Princier en compagnie des trois premiers équipages classés. Le Prince Rainier était là pour assister à la remise des prix et nous remit en personne les montres en or offertes aux équipages classés, tout en me taquinant, 'Bienvenu, ravi de vous revoir' !

L'occasion est trop belle pour ne pas évoquer à nouveau avec Paddy quelques vieux et bons souvenirs... *"Le meilleur de tous ? L'Acropole, en Grèce, que j'ai remporté en 1967 après avoir été pénalisé en 1966 où j'aurais également dû gagner. C'est ma plus belle victoire, même comparée à une Coupe des Alpes. L'Acropole était un rallye très difficile, plus dur que la Coupe des Alpes disputée intégralement sur asphalt. Au Tour de Corse peut-être la Mini aurait-elle pu tirer son épingle du jeu sur les routes terriblement sinueuses de ce merveilleux pays. Mais nous n'y sommes allés qu'une fois et nous avons abandonné très tôt. La Mini a de toutes façons toujours été plus à l'aise sur la neige ou sur la terre que sur le goudron où elle manquait tout de même de puissance pour se relancer en côte ou en sortie d'épingle. La 1071S offrit un couple plus important que la Cooper 998, mais c'est surtout la 1275 un peu plus puissante qui fit la différence."*

Oui mais Paddy, une victoire au Monte-Carlo, ça ne laisse pas insensible ? Flash-back sur 1964...

"A cette époque, le Monte-Carlo était un des rallyes majeurs de notre calendrier sportif. Les Montégasques avaient été très astucieux en créant cette épreuve pour convier chez eux des pilotes venus du

monde entier. Ce n'était pas seulement une bonne idée en tant qu'épreuve sportive, c'était aussi une excellente façon de mettre en valeur le charme de leur région à cette période de l'année. Quel journaliste aurait pu résister au plaisir de se rendre à Monte-Carlo en plein hiver pour y trouver le soleil et la mer ? Tous les chroniqueurs étaient là, en quête d'une petite histoire ou d'une anecdote à l'arrivée. Une victoire à Monte-Carlo, c'était l'assurance d'une Première Page dans la presse !

Le Monte-Carlo, c'était finalement un peu comme les Jeux Olympiques, chaque pilote d'usine concourait pour son pays et pour son industrie. Le but de BMC était de battre les équipes françaises sur leur terrain, les Français rêvaient de vaincre face à Mercedes, les Allemands de dompter Alfa Romeo ou Lancia et ainsi de suite. C'était en tous points un événement international majeur. Aussi n'est-il pas surprenant qu'en 1966 notre disqualification fit grand bruit en Angleterre ! A notre retour, nous fûmes invités à participer au London Palladium Show, il y eut ce soir-là plus de 28 millions de téléspectateurs estimés ! C'était un peu comme une déclaration de guerre, les Irlandais chantèrent l'hymne nationaliste 'Rule Britannia' et s'il y avait eu le moindre Français présent dans l'assistance, il aurait été lynché ! A Monaco par contre, l'atmosphère avait été pesante, je me souviens avoir été convié à une émission de TV en direct pour la BBC depuis un studio TV de Monaco, j'étais terrorisé à l'idée que le journaliste, Ludovic Kennedy, me pose une question à laquelle je ne sache pas quoi répondre. C'était un homme très intelligent, j'étais tout sauf un 'politique' mais je parvins je crois à ne pas me ridiculiser. Mon interview contribua à la publicité de l'affaire dans le monde extra sportif et notre disqualification devint véritablement un incident international ! Bien sûr que nous fûmes profondément déçus par notre sort, nous venions après tout de faire 1, 2 et 3 dans un des plus grands rallyes du monde ! Il y eut une telle publicité autour de toute cette histoire que BMC en retira je pense davantage de bienfait que si nous avions effectivement été reconnus vainqueurs ! Mais avec le recul, on peut se demander ce qu'il y avait vraiment là derrière..."

L'analyse du comportement d'une Mini de 1994 ramène bien sur un flot de souvenirs que les jeunes passionnés n'ont pas vécus. Et avec Paddy, ils trouvent un interlocuteur toujours aussi enthousiaste !



Paddy Hopkirk et Ron Crellin au volant d'une Mini, au Monte-Carlo en 1994, en Championnat du Monde, qui l'aurait parié en 1964 ?

"C'est en circuit que j'ai piloté ma première Mini, pour le compte de la Cooper Car Company. Je fus séduit d'entrée, bluffé ! C'était incroyable, un véritable kart. Elle devait sa supériorité à son centre de gravité très bas et à sa conception technique, avec le moteur en position transversale juste sur le train avant. La Volkswagen Coccinelle était aussi une voiture extraordinaire de par son moteur à l'aplomb du train arrière. Mais c'était une propulsion et une traction restera toujours plus facile à piloter. Et elle sera plus indulgente si vous en faites un peu trop ! Question pilotage, j'avoue n'avoir jamais été un fervent adepte du freinage au pied gauche, comme mes équipiers scandinaves. Je pouvais le pratiquer mais je ne l'utilisais pas en course. Ceux qui y parvenaient pouvaient effectivement aller un peu plus vite, prendre probablement plus de risques, au risque de solliciter encore davantage la mécanique et de casser la boîte de vitesses ou la transmission. Après tout, ce que l'on recherchait alors avec le freinage du pied gauche n'est jamais que ce que l'on a aujourd'hui avec les systèmes d'anti patinage.

N'oublions pas qu'une voiture de rallye était avant tout une voiture de série. Et il en était ainsi de la Cooper en 1964. George Harman était le Président de BMC, Alec Issigonis était le concepteur de la voiture et à eux deux ils conduisaient la destinée de la société. Stuart Turner organisait l'action sportive et les homologations. C'était un leader d'une intelligence redoutable, un véritable innovateur en la matière. Lorsque vous changez quoi que ce soit sur la ligne de production de la voiture, il fallait penser à l'homologation. La collaboration entre Turner et Issigonis était remarquable, ils réagissaient extrêmement vite. Je me souviens de l'extension du carter de boîte de vitesses, une pièce que nous cassions souvent car le moteur bougeait d'avant en arrière du fait de sa position transversale. En quelques jours la décision fut prise, la nouvelle pièce conçue, la chaîne de production adaptée et la voiture ainsi modifiée homologuée pour la course. C'était une des forces de l'action du développement de la voiture par la compétition et cela contribua largement au succès de la Mini."



Deux pilotes privés se font alors connaître, intéressés par l'option d'une Mini Groupe A en vue du Monte-Carlo, le Suisse Philippe Camandona (K33 EJB, le mulet de Hopkirk précédemment immatriculé K 764 VKM) et le Français Philippe Chevalier, concessionnaire Rover à Valence (8204 TK 26), portant finalement à quatre le nombre de Cooper engagées, la participation de Timo Makinen étant parallèlement confirmée. Laquelle manque cependant d'échouer à la dernière minute...

Avec le soutien de Rover Japon, une Cooper Groupe A est en effet préparée aux bons soins de Tom Seales, impliqué aux côtés de Timo en rallye depuis longtemps. Paul Easter accepte de naviguer son ancien équipier, l'affaire paraît rondement menée, avec l'accord de l'ACM d'attribuer à la voiture le N° 52 que Timo arborait en 1965. Sagement - un acte prémonitoire ? - deux voitures sont prévues, une seule allant jusqu'au terme de sa construction. Mais à la veille de son départ pour Monte-Carlo, L66 LBL est volée sur sa remorque, elle ne sera

retrouvée suite à un appel anonyme que le jour du départ du rallye, dépourvue de sa mécanique ! Sonnant ainsi le glas de quasiment tous les espoirs de revoir Timo Makinen au départ du Monte-Carlo au volant d'une Mini.

Tous... ou presque tous ! Car la volonté de l'équipe de Tom Seales révèle une énergie décuplée par l'annonce de Rover Japon de l'arrivée de plusieurs centaines de Minimaniques japonais par un vol charter spécialement affrété ! En 48 heures, la construction de la deuxième voiture est menée à terme, le moteur Groupe A ayant été heureusement précédemment achevé. L408 AUE prend le relais de la voiture cannibalisée et rejoint Monte-Carlo pour le départ de la concentration, suite à des vérifications techniques de dernière minute.

Le Samedi 22 Janvier 1994, quatre Cooper "fin de siècle" s'élancent de Bad Hombourg (Hopkirk, Chevalier), de Lausanne (Camandona) et de Monte-Carlo (Makinen) à destination de Valence.

Philippe Camandona effectue là ses premiers essais au volant de la Cooper, qui recevra bientôt une immatriculation sonnant "plus veul", K33 EJB !

Il a la réputation d'un pilote rapide... et spectaculaire. La preuve !

(Page de droite)

C'est là que tout commence ! Philippe Chevalier choisit de préparer lui-même sa Groupe A en Angleterre puis dans l'atelier de sa concession Rover de Valence. Mais le moteur construit par Bill Richards lui jouera de bien vilains tours...



Philippe Chevalier Trop bref, hélas !

Au début des années 90, le Français Philippe Chevalier compte deux cordes au moins à l'arc qui nous intéressent ! Il dirige une dynamique concession Rover à Valence et il pratique le sport automobile depuis de nombreuses années. Aussi lorsque l'idée d'un retour de la Mini au Monte-Carlo résonne en écho jusqu'aux faubourgs de la Drôme, Philippe n'est pas long à réagir. "Je pilotais à l'époque une BMW M3 mais j'ai toujours été un passionné de Mini. Mon implication professionnelle auprès de Rover y contribuait encore et dès que j'eus vent du projet des Britanniques pour le Monte-Carlo, je décidai de m'impliquer en tant que pilote et en offrant mon aide pour la logistique de toute l'opération sur place, à Valence. J'acquis une Cooper 1.3 i de série et mon mécanicien partit en Angleterre pour sa préparation. Il devait y rester 15 jours, il ne revint en France qu'après un mois et demi, dix jours avant le départ du rallye ! Il dut en effet faire face à une entreprise très artisanale dans un local qui ne comportait pas encore d'électricité... Et lorsqu'il revint à Valence, ma Cooper présentait bien un arceau de sécurité dans l'habitacle, mais le moteur préparé par Bill Richards était encore dans une caisse ! Il se produisit alors ce miracle si souvent renouvelé, dépassant à cette occasion tout ce que l'on peut imaginer ! Avec toutes les bonnes volontés nocturnes des copains, la voiture fut prête pour rejoindre le départ à Bad Hombourg."

La Cooper de Philippe rejoint donc en Allemagne celle de Paddy Hopkirk pour y vivre la magie du Monte-Carlo... qui ne sera malheureusement que brièvement celle de l'extase ! "Dans le parc de départ, nos Cooper étaient aussi courtisées que la Toyota de Kankkunen ! Et j'étais assez impatient de prendre le départ, le Monte-Carlo reste une épreuve extraordinaire. Sur le plan pilotage, face à deux références comme Philippe Camandona, un excellent pilote suisse et Paddy Hopkirk, c'était assez excitant, d'autant que j'ai toujours adoré le pilotage sur la neige. Malheureusement ce fut une belle expérience... très courte. Notre moteur cassa à 80 kilomètres du départ lorsqu'une soupeur toucha un piston alors que nous étions encore en rodage, bien avant la première spéciale. Il avait cassé une première fois sur le banc, il avait été réparé et

le préparateur pensait en avoir trouvé la cause... ce qui n'était pas le cas. Plus tard, je refis rouler la voiture en rallye et il cassa à nouveau. Le bloc présentait un défaut rédhibitoire d'usure. Sans vouloir accabler Bill Richards, il en est ainsi parfois de l'ingratitude de la mécanique... Mais ce fut une déception énorme. Nous avions consacré beaucoup de temps à la préparation du rallye avec près de 8 000 kilomètres de reconnaissance, nous avions une équipe d'assistance parfaitement organisée et je partais avec Bernard Moins avec qui je fis mes débuts en tant que copilote à l'âge de 18 ans. Professionnellement en outre, c'était frustrant car nous avions beaucoup communiqué sur l'événement et Rover France



s'était montrée très motivée en la personne de Jean-Philippe Coulot, le Directeur Marketing qui créera plus tard le Trophée MGF en France - Philippe remportera ce Trophée en 1996, disputé sur une alternance de rallyes, de courses de côte et de circuits. Nous en avions d'autant plus gros sur le cœur qu'il y avait une superbe ambiance avec Paddy Hopkirk et Philippe Camandona et que la Cooper pouvait encore prouver quelque chose. Commercialement, elle avait une belle audience après un creux à la fin des années 80, et en course en 1994, face à une adversité tellement plus efficace, elle était loin d'être aussi ridicule qu'on aurait pu l'imaginer. Côté pilotage, c'était un jouet... mais un jouet assez performant tout de même."

La Cooper N° 44 ne franchira pas le cap de la concentration. Doté d'un bon caractère, car la confrontation avec ses comparses britanniques et suisses aurait été intéressante...



C'est de la Drôme que débute sous la pluie l'épreuve de classement de 402 kilomètres, forte de six épreuves spéciales en Ardèche et en Haute-Loire, sur 180 Kilomètres. Dans Saint Pierreville, Hopkirk est le plus rapide, devançant Mäkinen de 26 secondes. Paddy confirme sa suprématie dans La Souche devant Philippe Camandona mais déjà la folle épopée a perdu deux éléments : Mäkinen... sur panne d'essence - que d'énergie consommée pour une prestation ainsi tronquée... - et Chevalier sur casse moteur. Burzet, capitale ardéchoise de l'épreuve s'il en est, où le rallye rencontre enfin la neige et Paddy son élément favori. Une rupture de la tubulure d'échappement cependant le ralentit, rapidement solutionnée par son assistance. Dans Saint Bonnet le Froid, c'est au tour de la glace de faire son apparition, les "ice notes" ne sont plus une spécialité BMC à l'orée des années 2000 !

De retour à Valence, Paddy a repris la course dans de bonnes conditions, 59^e derrière Camandona 58^e, mais seules deux Mini pointent donc au CH.

L'étape commune quitte alors la Drôme pour Gap puis Monaco, 286 kilomètres de spéciales dont une inédite entre Aspres les Corps et Chauffayer aux confins du Massif des Écrins. Paddy Hopkirk n'y est pas épargné par les soucis mécaniques, une panne d'essuie-glace et deux nouvelles ruptures de l'échappement se produisent, aggravées par une touchette sur la neige dans le dernier chrono de Sisteron, imprudemment abordé sans clous. Les quatre spéciales entre Gap et Monaco sont effectivement marquées par une alternance de neige fondue, de verglas et de route sèche. De la nécessité d'un bon cloutage qui n'est pourtant pas une nouveauté pour Paddy ! Lequel dans une brève incursion hors de la route endommage à nouveau... sa ligne d'échappement ! En rejoignant Monaco les deux Cooper confirment leur participation à l'étape finale, occupant de flatteuses 47^e et 52^e places au général pour Camandona et Hopkirk, dominées seulement par les Skoda Favorit de Šibera et de Berger en 1300 Groupe A. Pas mal, pour des autos comptant tout de même près de 40 ans !

Une panne d'essence... et puis s'en va ! On imagine la déception du robuste Timo Mäkinen (Mini Cooper 1.3 / Groupe A N° 101)...



La "moustache" en bataille, l'aile avant frisée, l'échappement sur le bitume, autant de signes qui ne trompent pas ! Paddy Hopkirk (Mini Cooper 1.3 i Groupe A, L33 EJB) n'a rien perdu de son sens de l'attaque. Même si sa ligne d'échappement justement, n'en fit pas de lui faire les misères...

Traversant la Principauté par le circuit de Grand Prix à contresens, le "circuit de montagne" débute au Turini. On ne perd pas - encore ! - les bonnes vieilles habitudes... Au programme nocturne, six spéciales enneigées sur 121,5 kilomètres. Paddy ravit le public par ces glissades contrôlées qui étaient le lot commun de tout bon rallyman des années 60, Philippe s'acharne à lui disputer avec succès le rang de meilleur pilote Mini. Et question glisse, il n'est pas en reste ! Ce faisant, les deux hommes demeurent sur les talons des Skoda dans leur catégorie. Au cours de la nuit, Paddy subit malheureusement les affres d'une courroie éjectée de sa poulie. L'alternateur haute puissance et la dite poulie ne sont pas standard, la courroie de remplacement à bord de la voiture... oui. Trop courte ! Malgré tous les efforts du pilote reconverti en mécanicien, la batterie finira par flancher, propulsant la Cooper hors délai. Elle sera classée 100^e. Bill Price a été lui aussi "embauché" pour l'occasion, il se souvient. *"Je ne pense pas que le moteur 1.3 i de 1994 était plus puissant que celui de 1968. Il n'était finalement*

pas si différent que ça du bon vieux moteur à carburateurs des années 60. Les adversaires de la Mini dans la classe 1300 étaient par contre tellement plus compétitifs que notre Cooper ! Mais l'idée et le projet étaient intéressants. Il y manquait un budget un peu plus conséquent et surtout une ou deux personnes plus expérimentées pour superviser l'opération. Le fait que Paddy ait du abandonner car il ne possédait pas la bonne courroie de rechange était tout de même une erreur plutôt grossière..." Quant à Philippe Camandona, c'est un problème électrique bénin qui provoque également son abandon et justifie sa modeste 96^e place.

Traditionnellement, le Prince Rainier III préside la remise des Coupes aux portes du Palais où Paddy est convié avec tous les honneurs derrière un podium constitué de François Delecour - la 1^{er} victoire pour Ford au Monte-Carlo depuis la Zéphyr de Maurice Gatsonidès en 1953... - Juha Kankkunen (Toyota Célida) et Carlos Sainz (Subaru Impreza). En hommage bien sûr à son élogieux passé.





*(Page de gauche)
Philippe et Francine
Camandola dans leurs
œuvres !*

*L'assistance des Mini
reste artisanale, comparée
aux forces déployées par
les équipes du Mondial
que les Cooper côtoient
cette année !*

*Les 1.3i de Paddy
Hopkirk (N° 37) et de
Philippe Camandola
(N° 40) sont ici aux bons
soins de leurs mécaniciens.
Mais ce ne sera pas
suffisant pour talier le
port !*



Philippe Camandona

Une Cooper pour quatre jours de rêve !

À l'âge de 18 ans, le jeune Suisse Philippe Camandona découvre sa première automobile amenée à devenir intemporelle... une Mini 850 ! Quelques vingt années plus tard, notre homme retrouve le caractère marqué d'une Cooper... le temps de son premier Monte-Carlo !

"Je découvris la compétition sur les conseils de quelques amis s'inquiétant de ma santé alors que je conduisais ma première Mini à des vitesses pas très raisonnables sur la route ! Je débutai ainsi avec une R5 Alpine en 1978 en slalom avant de rouler principalement en circuit et en course de côte. Ce n'est qu'en 1984 que j'abondai le rallye au volant de propulsions convenant bien à mon pilotage spectaculaire, des Ford Escort RS 2000 et des Talbot Lotus. Une nouvelle organisation suisse, le Groupe N GT, se courant avec des Porsche de série me permit de devenir deux fois Champion de Suisse de la catégorie avec des 911 et des 944 Turbo en 1987 et 1988, puis Champion de Suisse toutes catégories en 1990 avant de m'attaquer à l'Euro Rallye Trophée que je remportai en 1991 sur une Ford Sierra Cosworth Groupe N. Ce titre européen me poussa alors vers le Championnat du Monde que j'abondai par une 3^e place du groupe N au Rallye du Portugal en 1993 sur une Ford Escort Cosworth. Mais fiute de budget je dus renoncer..."

C'est alors que fin 1993, le hasard et toujours un peu de tendresse à l'égard de la Mini de sa jeunesse remettent Philippe Camandona en phase avec la nouvelle Cooper 1.3 i. Et chez lui, l'idée de compétition n'est jamais bien loin...

"J'appris par Auto Hebdo que Paddy Hopkirk allait participer au Monte-Carlo en 1994 sur une Mini désormais homologuée en Groupe A. Je sentis immédiatement qu'il pouvait y avoir quelque chose à faire et je pris contact avec les instigateurs du projet. Ce qui me conduisit à louer pour le rallye une Cooper préparée en Groupe A à l'identique de celle de Hopkirk. Le rallye se passa merveilleusement et ce fut un réel bonheur que de piloter cette Mini, malgré l'habitude que j'avais de conduire de grosses autos de plus de 400 CV ! Avec un autobloquant, une boîte à crabots et une puissance relevée au banc de 90 CV, toute légère comme elle l'était,

la Mini fut littéralement magnifique à conduire. Le temps de trouver le mode d'emploi, de me réadapter à son volant à l'horizontal et je fus immédiatement dans le coup face à Paddy, signant des 3^{es} temps sur certaines spéciales, pour peu que la route soit plate ou en descente. En montée c'est vrai, le petit 1300 manquait un peu de puissance. 90 CV c'était à la fois beaucoup pour une Mini mais très peu pour une voiture de rallye dans le contexte des années 90 !"



Malgré une alerte mécanique en liaison due à une courroie défailante, la Cooper N° 40 des époux Camandona boucle ses parcours de concentration, de classement et commun sans encombre, jusqu'à pointer 47^e à l'arrivée à Monaco avant le parcours final. De quoi espérer une très envisageable 40^e place au scratch et au moins un podium dans la classe 1300 du Groupe A face à des Skoda Favorit un tout petit peu plus novatrices qu'une Mini ! "Oubliées" en effet les quatorze autres voitures de la catégorie.

Mais la mécanique bouleverse parfois les plus beaux rêves...



Philippe et Francine Camandola ont largement contribué au succès populaire de la Mini en 1984.

Il n'en fallut d'un insipide fusible pour empêcher la concrétisation d'un très heureux podium en groupe A 1300.

"J'étais devant Hopkirk au départ de l'étape finale, en route pour le Turin. Magique ! Avec l'autobloquant musclé que nous avons retenu pour la préparation de la voiture, le pilotage de la Mini était d'une efficacité redoutable. Incroyable ! Les gaz à fond, il fallait simplement s'assurer que l'arrière ne décroche pas et le train avant tirait littéralement la voiture dans les courbes ! Il fallait par contre une bonne dose de biceps pour tenir le volant, même avec un petit 1300 cc manquant cruellement de couple.

Nous avions de bons espoirs dans la catégorie lorsqu'en pleine nuit en spéciale, le moteur s'arrêta d'un coup dans une longue ligne droite sans effort. Me voilà parti tout seul avec ma

lampe de poche à chercher dans la boîte à gants quel fusible a bien pu lâcher... Passent 30 secondes, une minute, deux minutes, fichu ! Une faute de préparation était à l'origine de la panne, c'est indéniable, car le circuit électrique avait été littéralement 'jeté' dans la boîte à gants. J'en ai été très malheureux, la larme à l'œil, car avec sa bonne mine et tout ce qu'elle représentait, la Mini rencontra un succès d'estime incroyable dans le public. Ovationnée, encouragée, applaudie à l'égal des meilleurs du scratch en Championnat du Monde. A l'approche du bruit caractéristique de la Mini, dans un monde automobile tellement plus 'technique', c'était l'euphorie dans les rangs des spectateurs !

Les Japonais étaient fêrus de la Mini, ils nous croisaient et nous dépassaient sans relâche sur le routier pour nous filmer ! Je n'ai pas lâché un sourire jusqu'aux oreilles pendant quatre jours, jusqu'à notre abandon. Nous avons ensuite convenu de garder la voiture en Suisse pour des opérations de promotion avec les sponsors, mais des Japonais s'en étaient portés acquéreurs. Ce qui décida un de mes sponsors principaux, les Cafés Chicco d'Oro, à l'acheter après avoir littéralement 'craqué' sur elle ! Et ce qui fait qu'elle est aujourd'hui toujours en Suisse dans sa livrée Monte-Carlo 1994 !"

L'option Monte-Carlo se poursuit un an plus tard pour Philippe, de retour avec d'autres ambitions bien que fort de sa seule expérience avec la Mini en terre monégasque ! "La Cooper fut un peu la marche d'escalier pour aborder cette épreuve mythique qu'est le Monte-Carlo. J'y revins au volant d'une Escort Cosworth en 1995 pour remporter le Groupe N et le classement Promotion après une bagarre immense avec un équipage féminin très rapide, Isolde Holderried et Tina Thorner sur une Mitsubishi Lancer."

Neuvième au scratch, Philippe ne doit-il pas en effet affronter sept changements de leader dans le groupe au cours du rallye ? "Puis je me rendis au Portugal avec l'Escort, j'étais 3^e du Groupe N lorsque je dus abandonner après une rupture de la boîte transfert. Face à des budgets très lourds je pris alors la sage décision de raccrocher sur mon résultat du Monte-Carlo."

Pendant dix ans, Philippe tient bon, avant de revenir depuis quelques années en courses historiques sur des Alfa Romeo, remportant plusieurs épreuves du Championnat d'Europe sur les voitures de Gérard Bugnon en 2006 et 2007, puis en "moderne" sur une Mitsubishi Evolution 9 pour son épreuve fétiche, le rallye suisse du Valais. "Je m'en tiens désormais à une seule participation par an, histoire de garder la main, tout en ayant aussi vocation d'aider les jeunes pilotes débutants en Suisse par des stages de perfectionnement de conduite. Et je garde au fond de moi un vieux rêve qui faillit se concrétiser en 2008 mais qui échoua faute d'argent, courir les 24 Heures du Mans. Mais en regard du budget nécessaire, il ne faut pas trop rêver..."

Un casse-tête pour les maquettistes ! La Cooper N° 40 de Philippe et Francine Camandona arbore le rouge cher à BMC sur son avant, le "fluo" de ses sponsors, Marlboro et Avia, sur ses arrières et bien sûr... le pavillon Suisse. Vogue toujours et encore la Mini !





Paddy Hopkirk et Ron Crellin (Cooper 1.3i N° 37) lors de la remise des prix. On aperçoit S.A.S le Prince Rainier III sur la tribune d'honneur, qui n'a pas oublié la prestation de Paddy... il y a de cela 30 ans !

La décontraction sur le port de Monaco, à l'arrivée du rallye. De gauche à droite : Philippe et Francine Camandona, John Bridges, Paddy Hopkirk, un supporter japonais, Ron Crellin, Timo Makinen et Philippe Chevalier.



Rallye Monte-Carlo 1994

22 - 27 Janvier 1994

37	L33 EJB	P. Hopkirk - R. Crellin (GB/Bad Hombourg)	Rover Mini Cooper 1.3 i GRA	100 ^e (courroie)
101	L408 AUE	T. Mäkinen - P. Easter (FIN-GB/Monte-Carlo)	Rover Mini Cooper 1.3 i GRA	Ab. / Panne essence
40	K33 EJB	P. Camandona - F. Camandona (CH/Lausanne)	Rover Mini Cooper 1.3 i GRA	96 ^e
44	8204 TK 26	P. Chevalier - B. Moins (F/Bad Hombourg)	Rover Mini Cooper 1.3 i GRA	Ab. / culasse

Un bouquet de fleurs pour Madame, la joie du podium pour l'équipage Camandona, 62 années de l'histoire du Monte-Carlo les contemplant !

De gauche à droite : Philippe et Francine Camandona, Paddy Hopkirk et la talentueuse rallywoman française Marie-Claude Beaumont, multiple Championne de France des Rallyes en 1969, 1970, 1971 et 1972, Championne d'Europe des Rallyes 1972 et Championne de France des Circuits (Sport Prototype) en 1974 et 1975.

