



**Innocenti
MINI ●●
COOPER
●●● 1300**

●●● Une belle «British» à l'accent italien ●●●

Il y a mini et mini. Entre la «De Luxe» et l'Innocenti Mini Cooper 1300, il y a un écart équivalant à plus de la moitié du prix de la première citée. Il est donc normal que les propriétaires de la «De Luxe» envient ceux qui roulent en Innocenti. Mais la curiosité enthousiaste qu'elle suscite de la part des anciens conducteurs montre que le phénomène mini a marqué une époque et qu'il suffirait que British Leyland fasse un petit effort d'imagination pour qu'elle bénéficie du même engouement que la Coccinelle, par exemple.

Lancée en 1959, la Mini est arrivée trop tôt : l'opinion publique n'était pas prête à l'adopter. Elle n'a vu qu'une caisse à roulettes, alors qu'il s'agissait de l'automobile de 1970. Elle a mis très longtemps à s'imposer, a souffert de nombreuses maladies de jeunesse et n'est arrivée à maturité que lorsque ses concurrentes lui étaient supérieures.

Mais tous ceux qui en ont pris le volant ont rêvé à ce qu'elle aurait pu être si elle avait évolué avec son temps. C'est à ceux là que s'adresse l'Innocenti 1300. Elle est dotée du moteur 1275 cc de l'Austin 1300 alimentée par deux carburateurs. Ses 66 CV Din lui assurent un rapport poids-puissance de 10 kg par cheval, ce qui annonce un tempérament assez fougueux. Sa principale qualité est d'être très complète, puisqu'on trouve un radiateur d'huile, des phares à iode, une

glace arrière dégivrante, des essuie-glaces à deux vitesses avec balais de pare-brise anti-reflets spécialement dessinés pour vitesse élevée.

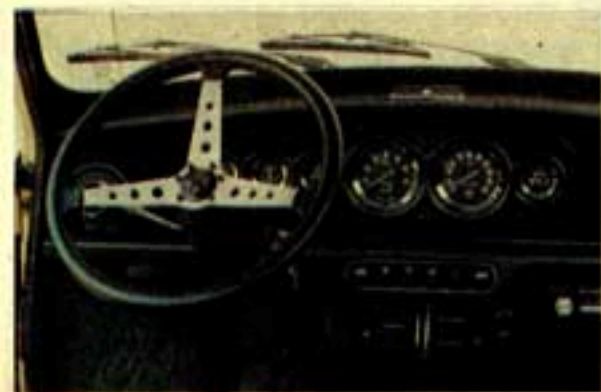
L'intérieur est accueillant et fonctionnel : sièges en tissu et simili-cuir, moquette de couleur, levier de changement de vitesse gainé, pédale d'accélérateur du type « planche », voyant lumineux pour le frein à main, allume-cigare, manette d'ouverture du capot située sous le tableau de bord.

Ce dernier, particulièrement étudié, comprend : ampèremètre, thermomètre de température d'eau, manomètre de pression d'huile, indicateur du niveau d'essence, indicateur de vitesse et compte-tours.

Cela donne un véhicule nerveux, mais brutal à l'accélération, bruyant et gourmand lorsqu'on veut profiter de ses possibilités : avec ses 36 litres, le réservoir est nettement dépassé par les événements. Les freins sont bons, mais la suspension est très sèche et les coups de raquette sur mauvais revêtement nuisent finalement autant au confort qu'à la tenue en ligne du véhicule.

En deux mots, c'est une astucieuse et efficace cure de jeunesse. Malheureusement, la déplorable suspension a été oubliée lors du passage à l'institut de beauté ! C'est ce qu'aperçoivent tout particulièrement ceux qui ont l'occasion d'essayer les véhicules concurrents.

Jean-Luc BEGHIN.



● FICHE TECHNIQUE :

(Entre parenthèses les caractéristiques de la 850 «DE LUXE».)

- Cylindrée : 1275 cm³ (848).
- 7 CV fiscaux (5).
- 66 CV Din à 5.800 tr/min (34,5 à 5.500).
- Couple : 11 mkg à 3.200 tr/mn (6,1 mkg à 2900).
- Compression : 9,5 à 8,3.
- Vitesse max. : environ 155 km/h (116).
- Prix en France : 14.990 F (9.490).
- Prix en Belgique : 109.000 F + TVA (61.700 + TVA).

(Les prix sont donnés à titre purement indicatif, ceux-ci évoluant souvent entre la rédaction des articles et leur publication.)