



1964 MINI COOPER S 1275cc FIA Specs

La Mini est née tout simplement, en 1959. La British Motor Corporation demande à l'ingénieur anglo-grec Alec Issigonis, d'imaginer une voiture économique capable de transporter 4 personnes, pour aller affronter les stars de la catégorie, la Volkswagen Coccinelle, la Fiat 500 et la Renault Dauphine.

Issigonis décide d'inverser l'architecture de sa voiture en adoptant le tout à l'avant, moteur et traction. C'est le bloc de la Morris Minor qui est choisi, un 948cm³, une prouesse technique. Une boîte longitudinale vient se loger sous le moteur. L'ensemble ne tient que sur moins de 70 cm... Ajoutez des roues de 10' et malgré son gabarit réduit, la Mini offre un habitacle et un coffre surprenants qui représentent 80% de la longueur de la voiture.

Le père de la Mini, Alec Issigonis, était fermement opposé à l'idée d'une version plus performante de son nouveau bébé, malgré plusieurs longues soirées de discussion animée avec son ami, le gourou de la F1 : John Cooper. Cependant, après que John Cooper ait été contacté par la direction de BMC, les préoccupations d'Issigonis furent ignorées et les deux amis ont fini par coopérer pour créer ce qui est rapidement devenu et reste encore une voiture de légende. Les premières voitures étaient équipées d'un 997 cm³ à deux carburateurs « A-Series », remplacé par un de 998 cm³ course courte à partir de 1964. Les freins à disques avant étaient de série et les Mini Cooper se distinguaient par leur peinture bicolore et leurs grilles spéciales. Ces petites voitures agiles ont rapidement fait leurs preuves en compétition avec de nombreuses victoires en courses et en rallyes. Le terrain était alors préparé pour des versions encore plus rapides. La première d'entre elles, la Mini Cooper 'S' de 1 071 cm³ de

1963, a fait progresser le développement du moteur et a servi de base aux 970 'S' et 1275 'S' de 1964. La Mini ultime de son époque, la 1275 'S', développait 76 ch tout en restant exceptionnellement souple, et pouvait atteindre les 160 km/h, une performance étonnante pour l'époque.

Pour la scène sportive, BMC inscrit 6 voitures au Monte Carlo 1960! Cet engagement s'avère être un désastre. Entre les casses et les abandons, les rescapées finiront 23ème et 73ème... Même chose en 61 où aucune des 3 inscrites ne verra le port de Monaco !

Au Monte Carlo 62, la voiture partira en fumée alors que Rauno Aaltonen se battait pour la 2ème place. Une 2^{ème} voiture remporte la Coupe des Dames, menée par une certaine Pat Moss (la soeur de Stirling Moss...). Elle remportera même le titre de Championne d'Europe Féminine des Rallyes!



L'année suivante, BMC aligne à nouveau 4 voitures avec une 3ème et une 6ème place au général.

Après ces résultats encourageants, BMC demande à Cooper d'aller chercher les chevaux qui manquent pour viser la victoire. La cylindrée monte à 1071cm³ et la puissance atteint 70ch. La Cooper S est née. La saison du championnat d'Europe des Rallyes est lancée par le Monte Carlo. La Cooper S a du mal à suivre le rythme de la grosse Ford Falcon et de son V8 de 4.7 l. Mais à l'époque, le classement du rallye prend en compte la régularité, les spéciales chronométrées et la cylindrée... Finalement, la Cooper S de Hopkirk et Liddon monte sur la 1ère marche du podium loin devant une Mercedes 300 SL et une Volvo PV544.

En 65 John Cooper fait encore grimper le 4 cylindres à 1275 cm³ pour obtenir 90 ch.

6 voitures sont engagées au Monte Carlo... l'épreuve compte 237 engagés ! La Mini Cooper S remportera sa 2ème épreuve d'affilée, réussissant à contenir la méchante Porsche 904 GTS. Elle accrochera également le Rallye de Finlande, le RAC Rally et le titre européen !

L'année suivante, retour au Monte Carlo pour ce qui restera pour beaucoup une mascarade ! Le parcours est modifié au dernier moment ainsi que le règlement dont le système de calcul des points avantage désormais les voitures d'origine. On cherche à freiner BMC et ses Mini pour leur empêcher un triplé historique. BMC demande alors que les Cooper S 1275 commercialisées soient adaptées aux caractéristiques du modèle de rallye. Il faut 5000 exemplaires pour être homologué en Gr1, la firme en produit 5074 dans les temps et obtient le sésame in extrémis. Pourtant, la BMC n'est pas la bienvenue, et dès le 1er jour du rallye, les organisateurs sont hostiles et le bruit coure sur le port monégasque que dans tous les cas les jeux sont déjà faits. Ce sera une voiture française qui gagnera ! Sur ce fait, les pilotes se lâchent. Dès le 2ème jour, les 3 Cooper S engagées s'installent fermement à la tête du scratch. Derrière, les 911, R8 Gordini, Lancia et Ford ne tiennent pas la cadence. L'organisation prétend alors avoir reçu une réclamation de la part de la gendarmerie nationale française... les Mini auraient des phares trop aveuglants...! Les organisateurs annoncent qu'en plus du contrôle technique de fin de course, ils vérifieront également celui de la conformité de l'éclairage pour la première fois. Bien entendu, quand les Mini arrivent victorieuses à Monaco, le scandale éclate et après quelques heures 10 voitures auraient un éclairage non conforme, dont les 4 voitures de tête... les Mini Cooper S sont disqualifiées et la victoire revient à la Citroën DS de Toivonen qui, humblement, refusera son prix. Il n'empêche que les retombées commerciales n'auront jamais été aussi importantes pour la puce de Birmingham !



Pilotée par Pat Moss, Paddy Hopkirk et les "finlandais volants" Rauno Aaltonen et Timo Makinen, la Mini Cooper était devenue l'une des voitures de rallye les plus brillantes des années 1960, malgré sa petite taille et son apparente fragilité. Son expression ultime, la S de 1275 cm³, avait remporté le Rallye des Tulipes en 1964, lors de sa première sortie et était devenue le fer de lance de la marque à partir de 1965, remportant le Monte-Carlo, le circuit d'Irlande, de Genève, de Tchécoslovaquie, de Pologne, les 1000 Lacs, Munich-Vienne-Budapest, et le RAC Rallye : une série d'exploits remarquables. Avec quatre victoires, Aaltonen avait été sacré champion d'Europe. 1966 allait s'avérer aussi fructueux pour les Mini d'usine, avec des victoires dans sept épreuves du championnat européen. Seul ombre au tableau: la disqualification au rallye de Monte-Carlo, mais la revanche arriva l'année suivante quand Aaltonen le remporta à nouveau, l'une des six victoires en championnat remportées par la Mini au cours de la saison. Aujourd'hui encore, bénéficiant de plus de 40 années d'avance technologique, la Mini reste un choix populaire auprès des amateurs de rallye historique à tous les niveaux.



Mini en nom, mais pas en prix

Équipée d'un moteur 1275cc développant plus de 120ch, notre Austin Mini Cooper S a été préparée en France pour courir les grandes épreuves VHC.

La construction d'une Mini Cooper FIA coûte-t-elle vraiment cher ? Absolument. Il vous faut ajouter au prix d'une Cooper standard en bon état : un ensemble moteur/transmission Dim Speed (ex. Swiftune) aux spécifications FIA, une préparation profonde de la coque et son

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

arceau cage, la peinture, les baquets et extincteur FIA.... Sans compter les heures pour le réglage de suspension, des freins et de tous ces détails qui font la différence sur la piste.

La "restauration totale" et la préparation de notre mini ont été effectuées par l'actuel propriétaire : pilote émérite et préparateur hors pair. Le travail a impliqué l'utilisation en partie d'une nouvelle coque, sa coque étant trop abîmée après des années de rallye. On retrouve en effet notre mini dès les années en 1990 en course en Hollande puis en Belgique. Les anciens papiers FIA attestent de son histoire riche en course VHC.



Le reconditionnement des voitures de compétition endommagées était une pratique courante à l'époque, et presque aucune des voitures d'usine originales n'a conservé sa carrosserie d'origine.

Les règlements de la Fédération Internationale de l'Automobile, auxquels se conforment la plupart des courses historiques en Europe, sont assez restrictifs, mais en lisant attentivement les règles, la Mini de 1 275 cm³, qui développait autrefois 75 chevaux, devient un bolide de 1 293 cm³, entièrement équilibré, qui développe 120 chevaux.

Le poids minimum d'une Mini Cooper S FIA est de 620 kg (1 366 livres), et vous pouvez être sûr qu'elle ne dépasse pas ce poids.

Petite voiture de course, grande provenance, c'est ce qui rend cette voiture si attrayante!

Tout le travail réalisé sur notre Cooper en fait une arme redoutable en rallye. Lors du Tour Auto 2021 notre Mini anima le plateau 3, tenant tête à des autos à la cylindrée bien supérieure.

Prête à courir avec un moteur n'ayant que quelques heures de roulage, la voiture est homologuée pour la route et vendue avec ses papiers d'immatriculation français et son PTH FIA à jour. Elle est prête à reprendre la piste... ou les routes du Tour Auto.



The Mini was simply born in 1959. The British Motor Corporation asked the Anglo-Greek engineer Alec Issigonis to imagine an economical car capable of carrying 4 people, to compete with the stars of the category, the VW Beetle, the Fiat 500 and the Renault Dauphine.

Issigonis already decided to reverse the architecture of his car by adopting the all front engine and traction. The block of the Morris Minor would do the job, a 948cm³, with, as a technical feat, a longitudinal gearbox that would be housed under the engine. Add 10' wheels, and despite its small size, the Mini offers a surprisingly large interior and boot, taking up 80% of the car's length.

The Mini's father, Alec Issigonis, was firmly opposed to the idea of a performance version of his new baby, despite several long evenings of heated discussion with his good friend, F1 guru John Cooper, at the Royal Oak. However, after John Cooper was contacted by BMC management, Issigonis' concerns were ignored and the two good friends ended up cooperating to create what quickly became and still is a legendary car. The first cars were powered by a 997cc twin carburetor A-series, replaced by a 998cc short stroke unit from 1964. Front disc brakes were standard, and the Mini-Coopers were distinguished by their two-tone paintwork and special grilles. These nimble little cars quickly proved themselves as race and rally winners, and the stage was set for even faster versions. The first of these - the 1,071cc Mini Cooper 'S' of 1963 - took engine development a step further and served as the basis for the 970 'S' and

1275 'S' of 1964. The ultimate Mini of its day, the 1275 'S' produced 76bhp while remaining exceptionally smooth and could reach 100mph - an astonishing performance for its time.

On the sports front, BMC entered 6 cars in the 1960 Monte Carlo. Disaster! Between breakdowns and retirements, the survivors finished 23rd and 73rd... Same thing in '61 when none of the 3 cars entered saw the port of Monaco!

In Monte Carlo 62, it will go up in smoke while Rauno Aaltonen was fighting for the 2nd place. A second car won the Ladies' Cup, driven by a certain Pat Moss (Stirling Moss' sister...). She even won the title of European Women's Rally Champion. The following year, BMC again entered 4 cars with a 3rd and a 6th place overall.

After these encouraging results, BMC asked Cooper to find the watts that were missing to aim for victory. The displacement went up to 1071cm³ and the power reached 70hp. The Cooper S was born. The European Rally Championship season is launched with the Monte Carlo. The Cooper S struggles to keep up with the big Ford Falcon and its 4.7 litre V8. But at the time, the rally classification took into account regularity, timed stages and engine capacity... In the end, Hopkirk and Liddon's Cooper S climbed to the top of the podium, well ahead of a Mercedes 300 SL and a Volvo 544.



In 65 John Cooper increased the 4 cylinders to 1275 cm³ for 90 bhp. 6 cars were entered in the Monte Carlo... the event had 237 entries! The Mini Cooper S wins its 2nd race in a row, managing to hold off the nasty Porsche 904 GTS. It will also win the Rally of Finland, the RAC Rally and the European title!

The following year, back to Monte Carlo for a rally masquerade! The route was changed at the last moment, as were the rules, with the points system now favoring the original cars. The aim was to kill BMC and its Minis to prevent them from achieving a historic treble. BMC then asked that the Cooper S 1275s on the market be adapted to the characteristics of the rally model. 5,000 cars were needed to be homologated in Gr1, the company produced 5074 in time and obtained the sesame in extremis. However, the BMC was not welcome, and from the first day of the rally, the organisers were hostile and the word on the Monegasque port was that in any case, the game was already up, it would be a French car that would win! On this fact, the drivers let themselves go. From the 2nd day onwards, the 3 Cooper S entered firmly established themselves at the head of the scratch. Behind them, the 911, R8 Gordini, Lancia and Ford could not keep up. The organisation then announced that it has received a complaint from the French Gendarmerie... the Mini's headlights are too blinding...! The organisers then announce that in addition to the technical control at the end of the race, they will also check the conformity of the lighting... which did not have any until now! Of course, when the Mini arrived victorious in Monaco, the scandal broke after a few hours... 10 cars would have non-conforming lighting, including the 4 leading cars... the Mini Cooper S were disqualified and the victory went to the Citroen DS of Toivonen who, humbly, refused his prize. Nevertheless, the commercial spin-offs have never been so important for the Birmingham chip!



Driven by Pat Moss, Paddy Hopkirk and the 'flying Finns' Rauno Aaltonen and Timo Makinen, the Mini Cooper had become one of the most successful rally cars of the 1960s, despite its small size and apparent fragility. Its ultimate expression, the 1275cc S, had won the 1964 Tulip

Rally on its first outing and from 1965 onwards became the spearhead of the brand, winning the Monte Carlo, Circuit of Ireland, Geneva, Czechoslovakia, Poland, 1000 Lakes, Munich-Vienna-Budapest, and the RAC Rally, a series of remarkable achievements. With four victories, Aaltonen was crowned European champion. 1966 was to prove just as successful for the factory Mini, with victories in seven European championship events. The only downside was the disqualification from the Monte Carlo Rally, but the revenge came the following year when Aaltonen won the Monte Carlo again, one of six championship victories for the Mini during the season. Even today, with over 40 years of technological advance, the Mini remains a popular choice for historic rally enthusiasts at all levels.



Mini in name, but not in price

Equipped with a 1275cc engine developing more than 120hp, our Austin Mini Cooper S has been prepared in France to run the big VHC events.

Is it really expensive to build a Mini Cooper FIA? Absolutely. You must add to the price of a standard Cooper in good condition: a Dim Speed (ex. Swiftune) engine/transmission set to FIA specifications, a deep preparation of the hull and its cage, the paint, the FIA buckets and fire extinguisher.... Without counting the hours for the adjustment of suspension, brakes and all these details which make the difference on the track.

The "total restoration" and the preparation of our mini were carried out by the current owner: a skilled driver and outstanding preparator. The work involved the use of a new hull in part, as the old one was too damaged after years of rallying. Indeed, we find our mini in the 1990's racing in Holland and Belgium. The old FIA papers attest to its rich history in VHC racing.

Reconditioning of damaged competition cars was a common practice at that time, and almost none of the original factory cars kept their original bodywork.

The Fédération Internationale de l'Automobile rules, which most historic races in Europe adhere to, are quite restrictive, but if you read the rules carefully, the 1,275cc Mini, which once had 75 horsepower, becomes a fully balanced 1,293cc car, with 120 horsepower.

The minimum weight for an FIA Mini Cooper S is 620 kg (1,366 pounds), and you can be sure it won't exceed that.

Small race car, big provenance, which is what makes this car so appealing!

All the work done on our Cooper makes it a formidable weapon in rallying. During the Tour Auto 2021, our Mini led grid 3, holding its own against cars with a much higher displacement. Ready to race with an engine that has only a few hours of running time, the car is fully road legal and sold with its French registration papers and its updated FIA HTP. It is ready to go back on the track... or on the Tour Auto roads.

