

UN DOUX FRELON

Texte Stéphane Schlesinger / Photos Cyril Renaud-Perret



Sous cette carrosserie classique se cache en réalité une... Mini. Mais loin d'être une excentricité anglaise, la Wolseley Hornet avait une raison d'être très valable. Partons à la découverte de cette chic petite british.

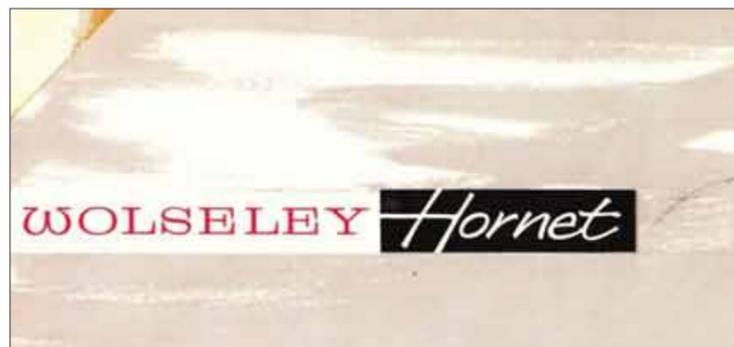
L'histoire n'est qu'un éternel recommencement. On croit souvent qu'Audi a inventé le segment des citadines "premium" avec son A1. A tort hurleront certains, affirmant que cela revient à Autobianchi avec son A112. Eh bien, ceux-ci se tromperont aussi ! En effet, dès 1961, la British Motors Corporation (rien à voir avec le somptueux magazine que vous tenez entre les mains) dévoilait une petite voiture chic, dérivant de la Mini. Enfin, quand je dis une, je m'entends. Un petit flash-back s'impose. Le groupe anglais, créé en 1952 possédait une myriade de marques. Fruit de l'union de deux ennemis jurés, Austin et Morris, devenu Nuffield Organisation en 1938 après avoir absorbé MG, Riley et Wolseley, il comptait donc initialement cinq labels. Sans le sou, il avait pour les faire vivre comme seule solution le "badge engineering" consistant à décliner un même modèle en une multitude de marque après quelques modifications superficielles. GM en était devenu le spé-

cialiste, et tout à scruter le marché US, la BMC s'en est trouvée inspirée. Ainsi, la Mini est sortie sous deux appellations : Austin Seven et Morris Mini. Ah, la géniale Mini. Elle a rendu amer Dante Giacosa, le directeur technique de Fiat, qui luttait depuis longtemps contre ses supérieurs pour développer la traction à moteur transversal. L'anglaise incarnait ce qu'il voulait faire (et l'a certainement aidé à convaincre les pontes de Fiat), mais, en ingénieur de premier plan, il avait noté sa trop grande complexité mécanique, synonyme de frottements et prix de revient trop élevés. Il avait vu juste ! Seulement, il n'était pas question pour la BMC de la proposer trop cher, sous peine de s'aliéner la clientèle visée. Du coup, la Mini n'était pas rentable. Par conséquent, l'idée d'en dériver un modèle "posh" conçu à peu de frais mais vendu à un prix défié par toute concurrence (qui n'existait de toute façon pas) semblait judicieuse. Comme il fallait qu'on ne distinguât pas les origines roturières de cette sorte de petite Jaguar destinée princi-

À sa sortie, la Wolseley Hornet, ici une Mk I, a été décriée pour son design, jugé évocateur d'une Angleterre compassée.

palement à une clientèle féminine, on lui greffa un coffre protubérant flanqué d'ailerons discrets tandis qu'on implantait sur le museau une calandre chromée verticale, très "old school" Amusant quand on sait que le radiateur se loge dans l'aile avant gauche... La Mini devenait ainsi méconnaissable grâce à ces trois volumes et ce grimage ! Issigonis détestait cette poupe protubérante qui selon lui gâchait le dessin initial de sa création. Cependant, la compacité extrême de la Mini, si satisfaisante pour l'ingénieur, ne séduisait pas forcément l'acheteur (quelle ingratitude...), qui la trouvait moins valorisante qu'une plus imposante Ford Anglia, quand même celle-ci se révélât moins spacieuse. Une version plus longue semblait d'autant plus justifiée !





Le coffre présente une longueur utile de 67,3 cm, contre 58,4 cm dans une Mini : pas énorme mais toujours bon à prendre. En plus d'un meilleur accès, il offre aussi un double fond.

Les feux arrière sont les mêmes que sur une Austin 1100.



La Mini devenait ainsi méconnaissable avec ces trois volumes et ce grimage !

Mini de luxe

Cette Mini à coffre, BMC a jugé bon de la commercialiser sous deux labels depuis longtemps vidés de leur substance : Riley et Wolseley, le premier se voulant plus haut de gamme que le second. Les deux déclinaisons allaient recevoir des appellations reflétant leur petite taille, respectivement Elf (elfe) et Hornet (frelon). Dans l'habitacle, fini le dépouille-



Le beau tableau de bord en bois (2 boîtes à gants !) ainsi que le toit ouvrant étaient des options d'époque.

ment de la Mini, qui n'avait même pas d'emplacement pour la radio, Issigonis ne l'écoutant pas... L'Elf se distingue de l'Hornet par sa planche de bord intégralement en bois, ses moquettes plus épaisses et ses panneaux de portes plus étoffés. D'où son surpoids d'une vingtaine de kilos. Toutes deux bénéficient au départ d'une sellerie mixte tissu/cuir, qui se couvrit ensuite totalement de peau. Byzance !

L'accueil de la presse fut... piquant : "On dira sans crainte d'exagérer que la 1^{ère} Issigonis Wolseley Hornet comptait parmi les voitures les plus laides, inconfortables et rébarbatives jamais proposées au grand public. En tout cas, celle que nous avons essayée durant l'hiver 1962 nous a tellement déçus que nous avons préféré ne pas écrire un seul mot à son sujet".



Cette Hornet MkIII ne totalise que 48 000 km d'origine et n'a jamais été restaurée



La Wolseley de ce dossier nous a été fournie par Cyril Renaud-Perret. Elle appartient à un des clients de la société qu'il a créée en 2008, Ready2Drive. Celle-ci, spécialisée dans la gestion de parc privé de voitures de sport et de collection, va s'assurer que votre auto (ou votre parc) soit toujours prête à prendre la route, sans que vous n'ayez à vous soucier de rien. Après avoir récupéré votre véhicule chez vous ou à votre bureau selon une fréquence qui sera fonction du contrat choisi, Ready2Drive gèrera, outre la petite maintenance, l'entretien au sens large et les contrôles techniques, via son réseau de partenaires. En cas de grosse réparation à effectuer, la société vous prodiguera des conseils pour vous aider à effectuer la bonne opération au meilleur prix. Bien sûr, ce service se paye, en sus des opérations techniques effectuées, mais au final, ce coût initial peut se transformer en économie. En effet, il faut garder à l'esprit qu'une auto qui ne roule pas s'use malgré tout. Comptant 35 anciennes, dont 15 anglaises dans son parc de près de 100 voitures d'exception, Cyril connaît bien le milieu des voitures britanniques.

Qu'avez-vous comme autos anglaises dans votre flotte?

CR-P: Entre autres une Bentley Speed Six, une Rolls-Royce Silver Ghost, une Wraith ex Ian Fleming, et donc la Wolseley Hornet. Sa boîte automatique est pénalisante car difficile à réparer.

Comment procédez-vous pour l'entretien des anglaises?

CR-P: Je m'appuie sur le réseau de spécialistes que je me suis forgé, comptant notamment un ancien de la Franco Britannic. Il s'est retiré dans le Sud-ouest, mais je continue à lui envoyer des voitures.



Dans sa démarche l'Hornet rappelle l'Autobianchi Bianchina de 1957, dérivé luxueux et à trois volumes de la Fiat 500 Nuova.

J'en ai un autre très compétent, en Belgique. Il y est très reconnu, c'est le président du club Lynx Eventer. En revanche, je ne travaille plus avec personne en Région Parisienne.

Le milieu des anglaises ne compte plus assez de spécialistes?

CR-P: Si, il y en a beaucoup, moins que pour Porsche cela dit. Mais, ma clientèle est pointue et ne possède pas de voitures communes, hormis une Jaguar XJS et une Daimler Double Six. J'avais même en gestion une Aston Martin 600 Le Mans. Donc, je ne travaille qu'avec les meilleurs, où qu'ils se trouvent. Ainsi, je fais effectuer les gros entretiens de la Speed Six en Angleterre.

Quel type de clients avez-vous?

CR-P: À Paris, il y a toujours des passionnés qui sont à la fois de vrais collectionneurs et de vrais connaisseurs. C'est à eux que je m'adresse. J'ai un rôle de conseil, je suis toujours en veille, en recherche de ce qui pourrait les intéresser en fonction de ce qu'ils ont. Je suis en contact avec des marchands pointus et cachés qui ne traitent qu'avec ce type de personnes. C'est d'ailleurs grâce à mes clients que j'ai pu les approcher. Tout se fait dans la discrétion.



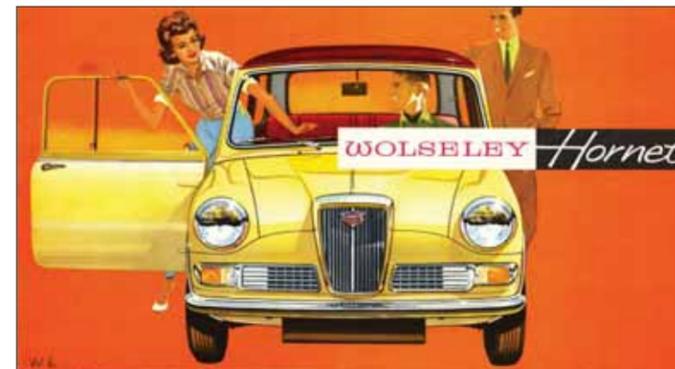
Cyril Renaud-Perret, créateur de Ready2Drive a mis cette Wolseley à notre disposition. Il a à gérer de nombreuses anglaises.

Vous êtes associé avec des marchands?

CR-P: Absolument pas. Je fais mon métier par passion, pas pour l'argent facile. Je connais bien le milieu des possesseurs de voitures d'exception, je comprends comment ils fonctionnent, je sais ce que c'est que de posséder ce type d'auto. La force de Ready2Drive, c'est aussi son réseau, que je cultive en permanence. Je me suis simplement associé avec La Compagnie des Remisages en 2015. C'est la plus grande de ce type sur Paris, elle existe depuis 30 ans, et avec elle, je propose des solutions complètes, comprenant l'entretien et le parking. Compte-tenu des services que je propose, je n'ai pas de concurrence directe.



Certes, elles sont dures ces paroles du magazine Car... Il faut dire que parmi les trois générations de Riley Elf/Wolseley Hornet, la première, fabriquée jusqu'en 1963 se contentait du 4-cylindres 848 cm³, développant 34 ch et de l'éprouvante suspension à cônes de caoutchouc... Nos limousines XXS ne pouvaient guère compter que sur leurs sièges plus étoffés que ceux de la Mini pour éviter à leurs passagers de s'écraser contre le plafond (au revêtement spécifique) à la première feuille morte abordée un peu méchamment! La seconde génération voyait la cylindrée du moteur passer à 998 cm³ (pour 38 ch), autorisant portant la vitesse de pointe de 115 à quelque 125 km/h. Pour enrayer cette cadence supersonique, les freins à 4 tambours gagnaient une garniture supplémentaire à l'avant. Parallèlement, une boîte automatique à 4 rapports (quand nombre de grosses américaines se contentaient de deux) s'invitait au catalogue des options. En 1967 apparaissait la 3e génération, ou Mk III, repérable à ses charnières de porte dissimulées (deux ans avant la Mini), voire ses vitres latérales descendantes et non plus cou-



Grâce à cette calandre un rien bling-bling, l'accès au moteur est mieux dégagé que sur une Mini normale.

lissantes. Techniquement, elle adoptait une boîte manuelle à 4 rapports désormais tous synchronisés ainsi que la suspension Hydrolastic, nettement plus confortable. La production cessa en 1969, après que 30 912 Elf et 28 455 Hornet eurent été fabriquées. Un succès mitigé qui explique qu'elles ne furent jamais remplacées.

Caractéristiques

Wolseley Hornet MkIII 1969

Moteur :

4 cylindres en ligne transversal avant
Cylindrée : 998 cm³
Couple maxi : 6,8 mkg à 2 700 tr/mn
Puissance maxi : 38 ch à 5 250 tr/mn
Alimentation : carburateur SU HS2
Transmission : aux roues avant, boîte à quatre vitesses, manuelle ou automatique en option
Direction : crémaillère
Freinage : 4 tambours
Dimensions L x l x h : 3,27 x 1,40 x 1,33
Poids à vide : 640 kg
Pneumatiques (AV / AR) : 145 x 10
Performances : 0 à 100 km/h : 25 s
Vitesse maxi : 125 km/h
Cote : 12 000 €



Heinz 57 Hornet 1966

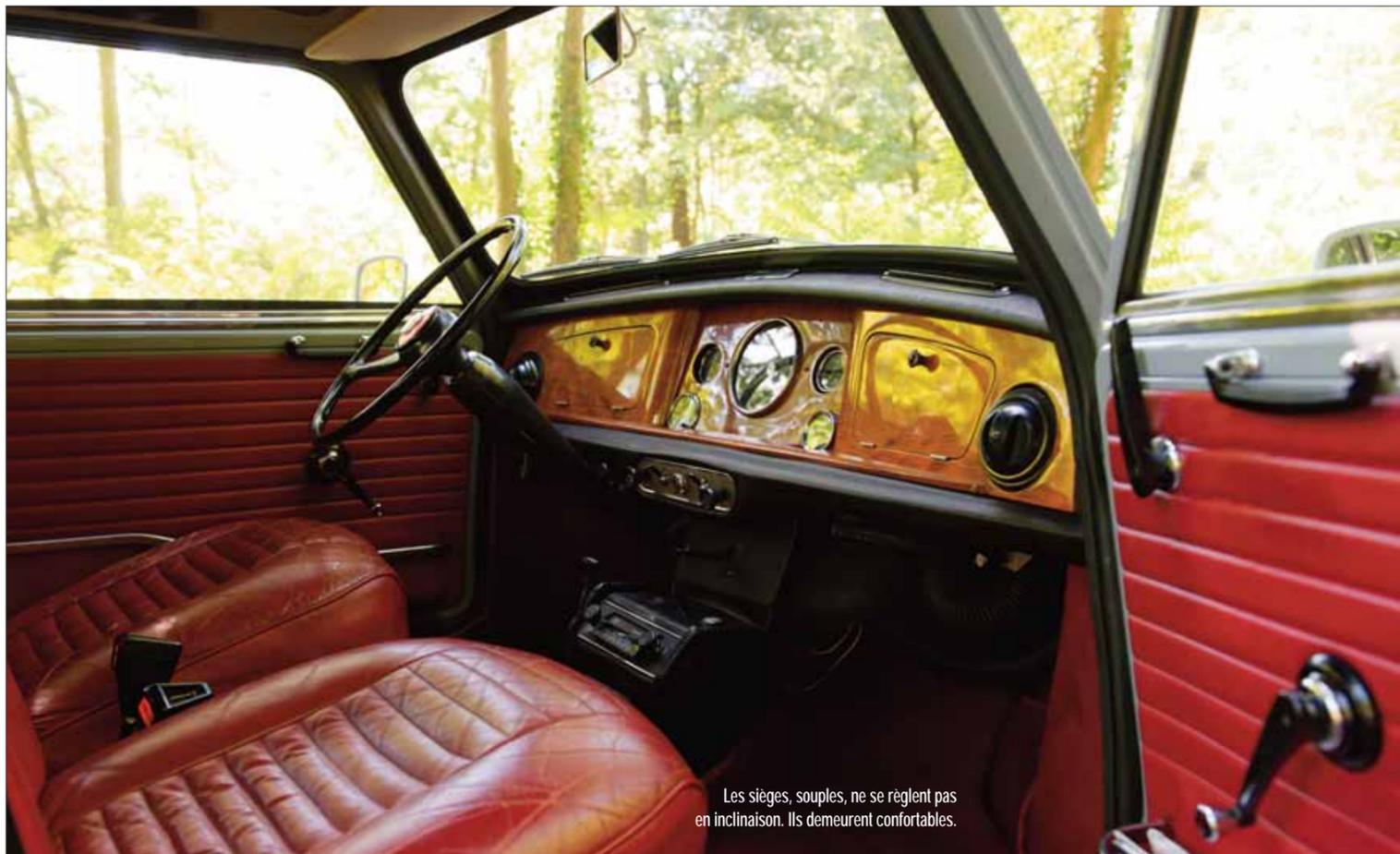
Le fabricant de conserves de soupes et de préparations H.J. Heinz Ltd commissionna une version spéciale de la Wolseley Hornet en 1966. Ces Hornet découvertes, fabriquées chez Crayford, étaient les prix décernés aux gagnants d'un concours de la marque "Heinz 57 varieties" bien connue chez nous pour son tomato ketchup. Il reste aujourd'hui 41 de ces découvertes dans le monde, sur les 57 fabriquées.

Au volant

La Wolseley de cet essai arbore une jolie livrée gris clair/toit noir avec intérieur rouge. Personnellement, je la trouve craquante. Ce côté prétentieux et réminiscent d'une Angleterre vieillotte qui lui a été vertement reproché à sa sortie joue désormais en sa faveur. Chromes, ailerons et calandre statuaire deviennent mignons à si petite échelle ! D'autant que finalement, le dessin se révèle bien équilibré.

Cette Hornet fut livrée neuve à Paris le 21 septembre 1969 à une certaine Céline Vipiana, créatrice de la marque Céline, renommée pour ses vêtements et ses sacs à main de haut de gamme. Sur les photos, on note que cet exemplaire, un des tout derniers fabriqués, arbore une planche de bord intégralement en bois verni. Cet imbécile de journaliste se serait-il trompé ?

Non, ce bel élément de mobilier était une option, retenue par la célèbre créatrice de mode, qui avait aussi coché les cases "boîte automatique" et "toit ouvrant". Allez, mai 1968 est passé, on se lâche ! Cette magnifique Hornet MkIII ne totalise que 48 000 km d'origine, n'a jamais été restaurée et n'en est qu'à son deuxième propriétaire. Qui l'adore.



Les sièges, souples, ne se réglent pas en inclinaison. Ils demeurent confortables.



En m'installant à bord, je comprends pourquoi. L'ambiance, british à en donner des boutons à Nigel Farage, dégage un charme fou. C'est cliché, je sais, mais vous préférez le plastique d'une Mini actuelle vous ? Cependant, le plus surprenant reste le volume utile. La Mini dédie 80 % de sa longueur aux passagers ainsi qu'à leurs bagages, et ça se voit ! On est à l'aise dans ce petit cocon de cuir et de bois, même à l'arrière.

L'instrumentation complète signée Smiths se cerle de chrome. Elle comprend même un mano de pression d'huile.

La Mini n'était pas rentable. Par conséquent, en dériver un modèle "posh" vendu cher semblait judicieux.



L'habitabilité surnaturelle de la Mini a été préservée. Les sièges basculent pour dégager l'accès à l'arrière mais ne se verrouillent pas.

Ce joli petit levier évolue dans une grille en escalier rappelant celles des Mercedes. Il commande une boîte automatique AP qui se loge dans le carter moteur et donc utilise la même huile.

Je m'installe dans le siège mou et au dossier fixe. Je m'y trouve étrangement bien, la position de conduite se révélant correctement étudiée. Je case ma grande carcasse (près d'1,90 m) sans être gêné aux alentours. Pied sur le frein, je tourne la clé et le vieux bloc A-Series s'éveille sans rechigner. Le levier est sur N (il n'y a pas de position P, qui bloque normalement les roues motrices), je desserre le frein à main, et hop, on décolle. Non, on se met à rouler : cette anglaise est paisible. Presque léthargique. Car même en écrasant l'accélérateur, on doublera difficilement un cycliste... Tant mieux car les freins, commandés par une pédale agréablement souple, ne ralentissent que ce qu'ils peuvent et peuvent peu. Heureusement, le convertisseur réagit vite, la boîte change assez promptement de rapport, même si le passage

2^{ème}/3^{ème} exige qu'on lève le pied sinon il ne s'effectue pas ou alors brutalement. Mamy et ses caprices ! Néanmoins, grâce à la direction légère et précise, la faible largeur, la bonne visibilité et la boîte auto, cette Hornet se montre une citadine très agréable. Et vous savez quoi ? La suspension est plus confortable que celle d'une Smart de 1^{ère} génération. A fond, sur autoroute, on roule parfaitement droit dans un volume sonore étonnamment contenu, mais on atteint péniblement le 120 compteur. On s'en moque : cette adorable petite prétentieuse est faite pour la ville, où il est bien plaisant de se faufiler, toit ouvert. Fin du test, je décide de la garer. J'enclenche la marche arrière en poussant la commande de boîte tout en haut, cependant que je la lève pour ôter la sécurité, et l'anglaise fait un bond. Malgré la chaleur, la Wolseley a parfaitement fonctionné, sans chauffer ni hoqueter. Ce doux frelon m'a étonné par sa conduite relaxante et ses prestations : aucune voiture actuelle ne propose un tel rapport encombrement/volume utile. Vous préférez une Mini F56, modèle 2016 avec GPS et clim ? Posez immédiatement ce magazine et courez acheter Auto Plus, mécréant !

