Article écrit par Nicolas HEIDET le 10 juin 2014

Mini 3 : so what ?

Mini lance une 3è génération de Hatch. S'il peut paraître difficile de la distinguer de la précédente, nous avons aussi emprunté une Mini 2 pour voir si le constructeur s'était vraiment creusé les méninges ou pas

Le 11 septembre 2001, tout le monde se souvient de ce qu'il faisait alors que toutes les chaînes du monde transmettaient en direct le crash du Boeing 767 sur la tour sud du World Trade Center. En revanche, personne ne se souvient en France du lancement de la première génération de Mini by BMW, qui passait, en toute logique, totalement inaperçu. Un triste hasard qui n'a pas empêché à la plus glamour des citadines de se faire une place très enviée dans le monde. En 2 générations, le constructeur a écoulé près d'1,9 million de carrosserie Hatch (la version 3 portes classique) pour en décliner par la suite un cabriolet, un break (Clubman), un crossover (Countryman), un roadster, un coupé 2 places et plus récemment un crossover/coupé (Paceman). Avec la 3e génération, Mini n'a pas souhaité révolutionner la ligne et c'est bien logique. Pour vraiment se rendre compte des changements, car rassurez-vous ils existent, nous nous sommes procurés une Mini 2 que la concession Mirabeau à Paris a eu la gentillesse de nous prêter.

PLUS GROSSE

En la regardant, cette nouvelle Mini ne semble pas vraiment dif¬férente de la précédente. Pourtant, la voilà à côté de l'ancienne et forcément, on ne peut s'empêcher de penser qu'elle a évolué. Plus longue de 10 centimètres, elle repose en effet sur une toute nouvelle plate-forme BMW qui servira d'ailleurs de base pour les futures tractions avant de la marque avec notamment le monospace Série 2 Active Tourer qui viendra concurrencer la Mercedes Classe B d'ici quelques mois. Mais là, nous sommes bien face à une Mini dont le capot avant se montre plus haut et qui rappelle quelque peu le côté massif de la Countryman. L'allongement se vérifie également par un porte-à-faux avant plus important dont le but, annoncé par le constructeur, est de limiter la force d'impact en cas de choc avec un piéton. La partie vitrée se révèle moins présente, permettant d'obtenir un profil de caisse un peu plus sportif qu'avant.

PLUS DE GADGET

 C'est très gadget . Tels sont les mots d'une propriétaire d'une Mini 2 en découvrant l'habitacle de la Mini 3. Ce dernier se révèle en effet moins minimaliste qu'avant avec son ambiance plus chargée. Si les matériaux sont de bonne qualité et l'ambiance un peu plus cossue qu'avant, le compteur central est remplacé par un imposant cercle lumineux dont les diodes changent de couleur en fonction des conditions ou du type de conduite adopté. Dans les nouveautés plus utiles, on note l'intégration du système i-Drive de chez BMW qui permet de bénéficier d'une ergonomie sans pareil pour tout gérer à bord. À l'arrière, on ne ressent pas de changement particulier sur le volume dédié, toutefois, le coffre voit sa contenance augmenter de 51 litres par rapport à la Mini précédente pour atteindre 211 litres, une bonne chose pour une voiture longue de 3,85 mètres.

MOINS PRATIQUE, MOINS SPORTIVE

C'est d'ailleurs le premier constat lorsque se pose la question d'effectuer un créneau dans un mouchoir de poche. Cette nou¬velle Mini ne peut plus prétendre se garer partout comme une Mini

justement et pour cause, elle s'allonge de 10 cm par rap¬port à la Mini 2, voire de 17 cm face à la Mini de 2001. Elle offre toutefois une bonne maniabilité en ville avec une direction assez douce, mais qui a sensiblement perdu en précision. En quittant la ville pour se rendre sur le circuit de l'Ouest Parisien, nous découvrons un nouveau moteur 2,0 litres essence de 192 ch 100 % BMW (remplaçant ici le 1,6 THP de PSA) très volontaire et un train avant plus rigoureux, mais il faut le re¬connaître, le côté kart de la Mini 1 dans sa version Cooper S est bien loin, et ce malgré le programme de gestion électronique de la conduite agissant sur différents organes de la voiture. Il est donc question d'une petite sportive plus aseptisée mais qui de toute évidence, plaira à une clientèle plus large. À l'arri¬vée, s'il est indéniable que globalement, la Mini 3 est plus confortable, plus sûre et consomme vraiment moins que ses devancières, les puristes de la marque auront sans doute du mal à se séparer de leur petit kart, même vieillissant.