



Presse-Information
30. September 2010

Triumphe in Serie: MINI im internationalen Motorsport.

Paris. Bereits seit seiner Geburtsstunde trägt der MINI den Rennsport in den Genen. Während Alec Issigonis, der Schöpfer des classic MINI, bei der Entwicklung vor allem auf die Alltagstauglichkeit des Autos Wert gelegt hatte, fiel seinem Geschäftspartner und Freund John Cooper beim Blick auf die ersten Skizzen noch etwas anderes auf: Der Sportwagenkonstrukteur sah in dem genialen Konzept für einen wirtschaftlichen Kleinwagen auch die Basis für ein viel versprechendes Sportgerät und machte sich noch vor dem Marktstart des MINI mit großem Eifer ans Tuning.

Damit war der Auftakt für eine beispiellose Erfolgsgeschichte im Motorsport erfolgt. Bis heute ist der Name John Cooper eng mit dem sportlichen Mythos des MINI verknüpft. Die Siege bei der Rallye Monte Carlo sind ebenso Teil dieser gemeinsamen Geschichte wie die erfolgreichen Serienfahrzeuge, die den Namen Cooper tragen.

Bereits im Geburtsjahr des MINI gelang der erste Sieg: Mit dem MINI 850 gewann Pat Moss (GB) 1959 die Mini Miglia National Rallye. Angespornt von ersten Achtungserfolgen bei der Rallye Monte Carlo im Jahre 1960 schlug Cooper den Bau eines GT-Modells auf Basis des MINI vor. Trotz anfänglicher Skepsis auf Seiten von Issigonis, doch mit dem Segen von BMC-Chef George Harriman, entstand eine Kleinserie von 1.000 MINI Cooper mit einer durch umfangreiche Modifikationen am Motor um 21 auf 55 PS gesteigerten Leistung. Der MINI Cooper kam auf eine Höchstgeschwindigkeit von rund 130 km/h. Die Übersetzung des Getriebes wurde an das sportliche Potenzial angepasst, Scheibenbremsen an den Rädern der Vorderachse gewährleisteten adäquate Verzögerungswerte.

Das Ergebnis dieser Bemühungen begeisterte auch Issigonis. Umgehend begann er gemeinsam mit John Cooper die Arbeit an einer nächsten Stufe der Leistungsverbesserung. Für den MINI Cooper S wurde die Bohrung bis an die Grenzen des Möglichen vergrößert. Der Hubraum blieb dabei mit 1.071 Kubikzentimeter unter dem in der angepeilten Rennsportklasse geltenden Limit von 1.100 Kubikzentimetern, der Motor erreichte jedoch beeindruckende Drehzahlen. Er gab 70 PS bei 6.200 U/min ab, die Höchstdrehzahl lag bei 7.200 Touren. Auch diese Version wurde mit neuen Bremsen ausgestattet; die Bremskraft bekam Verstärkung durch ein Servogerät.

In Monte Carlo sorgte der MINI Cooper S erstmals 1962 für Aufsehen. Mit dem Finnen Rauno Aaltonen am Steuer verwies der wendige Kleinwagen als David eine deutlich PS-stärkere Goliath-Phalanx auf die Plätze. Nur drei Kilometer vor dem Ziel schätzte der an der Spitze liegende Aaltonen jedoch eine Kurve falsch ein und beendete das Rennen mit einem Überschlag. Doch schon im folgenden Jahr machte er sein Missgeschick wett: Aaltonen fuhr im MINI Cooper S als Klassensieger und Drittplatzierte des Gesamtklassements ins Ziel.



Presse-Information

Datum 30. September 2010

Thema Triumph in Serie: MINI im internationalen Motorsport.

Seite 2

Es sollte noch besser kommen: Im Rallye-Winter 1963/1964 strotzte der MINI Cooper S im Vergleich zum Vorgänger nur so vor Kraft. In einem spektakulären Rennen holte Paddy Hopkirk (IR) den ersten Platz im Gesamtklassement der Rallye Monte Carlo. Mit einem Paukenschlag war aus dem kleinformatigen Sprinter eine Legende im Motorsport geworden. 1965 darauf wiederholte der Finne Timo Mäkinen mit seinem Co-Piloten Paul Easter (GB) den Monte-Triumph. Als einziger Fahrer im Feld meisterte er Tausende von Kilometern ohne einen einzigen Strafpunkt – und das trotz widriger Witterungsbedingungen. Nur 35 von 237 gestarteten Autos erreichten bei dieser Rallye das Ziel, darunter drei MINI Cooper S.

Das folgende Jahr sollte den „Hattrick“ bringen. Tatsächlich schafften die Fahrer Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen und Paddy Hopkirk die Sensation. Sie fuhren als Erster, Zweiter und Dritter ins Ziel. Doch es folgte eine bittere Enttäuschung. Das Trio wurde disqualifiziert, nachdem die Rallye-Kommissare entschieden hatten, dass die Abblendvorrichtung der Hauptscheinwerfer der MINI nicht der Homologation entsprachen. Beim Publikum änderte diese Entscheidung allerdings wenig an der Begeisterung für die drei MINI Piloten.

Hopkirk, Aaltonen und Mäkinen gingen als „die drei Musketiere“ in die Annalen der Rallye Monte Carlo ein. Schon 1967 konnte sich Aaltonen umso enthusiastischer für den dritten Monte-Sieg des MINI Cooper S feiern lassen. Diesmal gab es an seinem Fahrzeug nichts auszusetzen. 1965 hatte der „Rallye-Professor“ Aaltonen auch in der Rallye-Europameisterschaft triumphiert. Tony Ambrose (GB) und Mäkinen komplettierten auf den Plätzen zwei und drei das exzellente Gesamtergebnis im MINI Cooper S. Zudem feierten MINI Piloten viele weitere Einzelsiege bei renommierten Rallyes in ganz Europa.

Doch der MINI glänzte nicht nur auf Rallyestrecken. In den 1960er Jahren fuhr er auch auf Straßenkursen zahlreiche Siege ein. Mit seiner sportlichen Gesamtbilanz wurde er zum herausragenden Rennfahrzeug des gesamten Jahrzehnts. Darüber hinaus nahmen im MINI zahlreiche spektakuläre Rennfahrerkarrieren ihren Anfang. Im April 1968 absolvierte Niki Lauda (AT) in einem classic MINI in der Nähe von Linz (AT) sein erstes Bergrennen, das er auf dem zweiten Rang abschloss. Nur zwei Wochen später bewies er sein Talent mit dem ersten Sieg seiner Laufbahn, die ihn später noch zu drei Formel-1-Titeln führen sollte. Wie Lauda sammelten auch die Formel-1-Champions Graham Hill, Jackie Stewart, John Surtees, Jochen Rindt und James Hunt erste Wettkampferfahrungen im classic MINI.

Auch in der Gegenwart ist der MINI auf der Rennstrecke fest etabliert. Die 2004 erstmals ausgetragene MINI CHALLENGE hat sich zu einer der erfolgreichsten und populärsten Clubsportserien der Welt entwickelt. 2010 ist die Serie in insgesamt sechs Ländern – Deutschland, Spanien, Australien, Neuseeland,

MINI

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Presse-Information
Datum 30. September 2010
Thema Triumph in Serie: MINI im internationalen Motorsport.
Seite 3

Argentinien und Brasilien – vertreten. Dieses Engagement wird parallel zum Start in der Rallye-Weltmeisterschaft weitergeführt.

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

Jörg Kottmeier, BMW Konzernkommunikation und Politik, Leiter Sportkommunikation,
Büro: +49 (0) 89 382 23401, Mobil: +49 (0) 170 5666 112, joerg.kottmeier@bmw.de

Ingo Lehbrink, BMW Konzernkommunikation und Politik, Sportkommunikation,
Büro: +49 (0)89 382 76003, Mobil: +49 (0) 176 20340224, ingo.lehbrink@bmw.de

Cypselus von Frankenberg, Leiter MINI Produktkommunikation; Büro: +49 (0)89 382 30641,
Mobil: +49 (0)170 7965284, Cypselus.von-Frankenberg@mini.com

Internet: www.press.bmwgroup.com
E-mail: presse@bmw.de