



Малък автомобил, голяма победа: 50 години от първата победа на класическото Mini в Рали Монте Карло.

През януари 1964 година Пади Хопкърк превръща Mini, оригинала на британския малък автомобил, в легенда на моторните спортове. Триумфът е повторен и през 1965 и 1967 година от Тимо Макинен и Рауно Аалтонен

Малък автомобил, голяма победа: тази година се навършват 50 години от една от най-впечатляващите победи в света на моторните спортове. На 21 януари 1964 година Mini Cooper S за пръв път печели Рали Монте Карло. Ирландския пилот Патрик „Пади“ Хопкърк и неговия навигатор Хенри Лидън успяват да се наложат с британския малък автомобил над значително по-мощните си конкуренти. Безпогрешното им пилотиране по междуградските и планинските пътища, по лед и сняг, в остри завои и по стръмни наклони поставя основите на превръщането на аутсайдера не само в ужас за конкурентите и любимец на публиката, но и в легенда на моторните спортове. Класическото Mini продължава да доминира на Рали Монте Карло и през следващите години. Колегите на Хопкърк от Финландия Тимо Макинен и Рауно Аалтонен добавят към поредицата от победи и две нови купи от Монте Карло през 1965 и 1967 година.

Пади Хопкърк, днес вече 80 годишен, не спира да е възхитен от пътното поведение на своя победоносен автомобил: „Mini бе много напредничав автомобил, въпреки че беше само малка семейна кола. Предното задвижване и напречно монтирания двигател му осигуряваха голямо преимущество, а малките размери - преднина при острите завои. Освен това Mini бе доста тясно, което според мен също беше в наша полза. Имахме и голям късмет, че колите винаги бяха изправни и че всичко се случваше в точния момент.”

Легендарната „Нощ на дългите ножове”, последния етап на ралито, на който Mini Cooper S със стартов номер 37 и прочутия от тогава регистрационен номер 33 EJB успява да си осигури победата през зимата на 1964 година. Хопкърк достига до финала със закъснение от само 17 сек. след най-сериозния си конкурент Бо Лунгфелдт със значително по-мощния Ford Falcon с V8-двигател. Заради приетата по онова време формула за изравняване на разликите в теглото и мощността (Handicap) класическото Mini има преднина в крайното класиране. И успяло да защити лидерската си позиция и в следващите етапи по улиците на Монте Карло. При награждаването Хопкърк споделя оvationите на публиката със своите колеги от отбора. Перфектното представяне на Mini Cooper S било затвърдено от четвъртото място на Тимо Макинен и седмото място на Рауно

Аалтонен в крайното класиране, с което се поставя началото на ерата на „тримата мускетари“ на Рали Монте Карло.

Победата на класическото Mini била посрещната особено ентузиазирано в неговата родина. Ирландецът Хопкърк получил поздравителна телеграма от британското правителство, специални поздравии изпратили и музикантите от Beatles. „Получих картичка с автографи на Beatles“, спомня си Хопкърк, „на която пишеше: Сега ти си един от нас, Пади.“ И до днес този спомен ми доставя изключително удоволствие”.

Триумфът на класическото Mini на Рали Монте Карло било отпразнувано като сензация от всички фенове на моторните спортове. Но победата не била случайна. Спортните таланти на модела били заложени още „в люлката“ от неговия конструктор Алек Исигонис, отговорния технически ръководител на British Motor Corporation. Пръв ги разкрил конструкторът на спортни автомобили Джон Купър. Той дава идеята за създаването на версия с повишена мощност на модела, който първоначално развивал само 34 к.с. и благодарение на предното си задвижване, ниското тегло, широката следа и относително дългото междуосие бил много пъргав, като по този начин класическото Mini започнало своя победен ход и по състезателните отсечки по целия свят.

Възможностите на модифицирания от Джон Купър малък автомобил да атакува завоите били тествани на пистата за Формула 1 Силвърстоун още през 1960 година от известни пилоти като Греъм Хил, Джек Брабам и Джим Кларк. Но истинската стихия на класическото Mini се оказал рали-спортът. Пат Мос, сестрата на пилота от Формула 1 Стърлинг Мос, постигнала успехи през 1962 година в Рали Тулпен и Рали Баден-Баден. През следващата година малкият „британец“ за пръв път привлякъл вниманието при Рали Монте Карло. И ако през предишните години заводският отбор често имал неуспехи, то този път победата била повече от категорична: с Mini Cooper с мощност 55 к.с. Рауно Аалтонен и Пади Хопкърк постигнали двойна победа в своя клас, както и трето и шесто място в крайното класиране. И станало ясно, че класическото Mini е по-подходящо от всеки друг автомобил за битката „Давид срещу Голиат“. Но това отдавна било известно на Джон Купър. Още през 1959 година той изпратил своя пилот Рой Салвадори с прототип, за да участва в Гран При на Монца. А самото пътуване дотам се превърнало в състезание между Салвадори и неговия колега-състезател Пер Парнели, който управлявал Aston Martin DB4. Резултатът от тази надпревара потвърдил очакванията на Купър. Подготвеното от него класическо Mini пристигнало до целта около 1 час по-рано от значително по-мощния Aston Martin.

При Рали Монте Карло през 1964 година чисто техническите данни сякаш били срещу шестте малки автомобиля на заводския екип на BMC, които се разпознавали от далеч благодарение на червения си цвят и белите покриви. Това бил и първият старт на Mini Cooper S с

тази визия. Неговият нов четирицилиндров двигател бил с увеличен до 1071 кубически сантиметра работен обем и с повишена до около 90 к.с. мощност – значително повече от предходните години и въпреки това доста скромна в сравнение с конкурентите като Mercedes-Benz 300 SE и Ford Falcon, чиито шестцилиндрови и V8-двигатели развивали три до четири пъти по-висока мощност.

В духа на типичната за онези години традиция Рали Монте Карло започнало от 9 европейски града, за да могат участниците да се съберат за старта в Реймс, Франция. Екипът Хопкърк/Лидън стартирал със своето Mini Cooper S от Минск, приключението за Рауно Алтонен и Тони Амброуз започнало в Осло, Тимо Макинен и Патрик Вансън поели на път от Париж. Нито една от тези отсечки не била прекалено дълга за класическото Mini, в Реймс и шестте заводски автомобили се наредили на старта заедно с всички 277 участващи автомобили. Още в първия етап до Сент Клод се оформил дуелът, който щял да бележи цялото рали. Бо Лунгфелдт с Ford Falcon водел, следван плътно от Пади Хопкърк с Mini Cooper S. При следващия етап, който се състоял от дълги, бързи отсечки, Хопкърк не допуснал да бъде изпреварен от значително по-мощния си конкурент, така че „Нощта на дългите ножове“ се превърнала буквално в „Денят на истината“. Сега класическото Mini успяло да разгърне в пълна степен големите си възможности. „През тази година имаше доста сняг, и след много тренировки ние бяхме подготвени добре“, разказва Хопкърк. „Mini бе особено добро при спусканията по наклони, така че там ние наваксвахме това, което бяхме загубили при изкачванията.“

Ненадминатата прецизност в управлението, правилният избор на гуми, майсторството на Хопкърк зад волана и снегът, който спирал големите болиди – всичко това в комбинация позволило на Хопкърк да заеме лидерска позиция при щурмуването на високия 1607 метра Кол де Турини. Въпреки това интригата се запазва до финала, защото в заключителния етап през Монте Карло Бо Лунгфелдт, както се очаквало, отново постигнал най-добро време. Но и Пади Хопкърк извлича всичко възможно от своето Mini Cooper S и успява да запази преднината си до финала. „Тогава не беше като при днешните ралита, когато винаги знаеш как се движиш по трасето. Така че трябваше след финалната обиколка да науча от журналистите, че съм победил – и не можех да повярвам. Това изненада както нас, така и света, беше страхотно“, спомня си Хопкърк.

През следващата година класическото Mini защитава титлата си благодарение на Тимо Макинен и неговия навигатор Пол Истър. За победата допринася и новият двигател с увеличен до 1275 см³ двигател, но от решаващо значение били шофьорските умения на скандинавеца. Макинен е единственият участник, преминал цялата дистанция на ралито без наказателни точки – и то въпреки факта, че през 1965 г. Рали Монте Карло се превърнало в едно от най-тежките състезания в цялата история на надпреварата. Придвижването било затруднено от огромните количества сняг и лед, въпреки това

организаторите предвидили втори нощен етап из Приморските Алпи. Макинен и неговото Mini Cooper S изобщо не се притеснили от усложнените условия. Във финалния етап финландецът спечелил пет от шестте специални етапа и натрупал голяма преднина пред конкурентите си. Най-силното, но и най-драматично представяне на „тримата мускетари“ при Рали Монте Карло обаче било през 1966 година. Макинен, Аалтонен и Хопкърк доминирали още от началото на надпреварата и достигнали до финала в същия ред, заемайки първо, второ и трето място в общото класиране. Въодушевлението на публиката от пъргавото класическо Mini изглеждало безгранично – но същото може да се каже и за разочарованието от решението на френските съдии, които дисквалифицирали триото заради осветителната система, която уж не отговаряла на официалния регламент. На същото основание от класацията бил изваден и класирания се на четвърто място Lotus Cortina, в резултат на което за победител бил обявен финландския пилот на Citroen Паули Тойвонен.

По този начин мечтата за хетрик се изпарила, но скоро след това завръщането на „тримата мускетари“ в борбата било решено. През зимата на 1967 година Хопкърк, Макинен и Аалтонен, както и два други заводски екипа на BMC отново застанали на старта на Рали Монте Карло. И този път нито конкурентите, нито регламентът могли да спрат устрема на Mini Cooper S. Този път навигатор на Рауно Аалтонен бил Хенри Лидън, с който финландецът постига успехи още през 1964 година. Финландско-британският екип функционира перфектно. С класическото Mini Аалтонен постига категорична победа с 12 секунди преднина пред класирания се на второ място. И никой не бил по-доволен от този успех от Пади Хопкърк: „Хенри Лидън бе наистина превъзходен навигатор. А навигаторите никога не получават достатъчно признание. Те вършат фантастична работа при четене на пътните книги, те са като секретарките на автомобила.“

Самият Хопкърк завършва Рали Монте Карло през 1967 година на шесто място. През следващата година постига пето място в общото класиране с класическо Mini, докато Аалтонен е трети, но ерата на малките покорители на върховете постепенно отминава. Просто конкурентите са много силни, а класическото Mini вече е преминало техническия си зенит. Спомените за изключителния триумф през зимата на 1964 година остават, „тримата мускетари“ за заели полагащото им се място в историята на моторните спортове. А днес обявената за незаконна през 1964 година индивидуална осветителна техника – черните корпуси на фаровете, характерните допълнителни фарове пред радиаторната решетка и опционалните ксенонови фарове – са сред любимите екстри в гамата от аксесоари за MINI.

За повече информация:

BMW Group България Корпоративни комуникации

Христина Пейчева, Мениджър Корпоративни комуникации BMW Group България
T: +359 2 80 60 733, F: +359 2 80 60 710

Прес портал: <https://www.press.bmwgroup.com/bg.html>
E-mail: Hristina.Peycheva@bmwgroup.com

BMW Group

BMW Group е най-успешният премиум производител на автомобили и мотоциклети в света със своите марки BMW, MINI и Rolls-Royce. Като световна компания BMW Group управлява 28 предприятия за производство и сглобяване в 13 държави и има мрежа за продажби в над 140 държави.

През 2013 г. BMW Group е реализирала 1.96 млн. автомобили и над 115 215 мотоциклета в целия свят. Печалбата преди облагане с данъци за 2012 г. е 7.82 млрд. евро при приходи от 78,85 млрд. евро. Към 31 декември 2012 г. работната сила на BMW Group възлиза на приблизително 105 876 служители.

Успехът на BMW винаги се е градил на дългосрочно мислене и отговорни действия. По тази причина компанията е изградила екологична и социална устойчивост по цялата верига, пълна отговорност за продуктите и ясен ангажимент за опазване на околната среда като неделима част от стратегията си.

www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>

www.bmw.bg; www.mini.bg

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWBulgaria>;

www.facebook.com/MINIBulgaria

You Tube: <http://www.youtube.com/BMWBulgaria>;

<http://www.youtube.com/MINIBulgaria>

Twitter: <http://twitter.com/BMWBulgaria>