

Presse-Information
24. Januar 2014

Der große Sieg im kleinen Auto: Vor 50 Jahren gewann der classic Mini erstmals die Rallye Monte Carlo.

Paddy Hopkirk machte das britische Kleinwagen-Original im Januar 1964 zur Motorsport-Legende – Timo Mäkinen und Rauno Aaltonen wiederholten den Triumph in den Jahren 1965 und 1967.

München/Monte Carlo. Kleines Auto, großer Sieg: Zum 50. Mal jährt sich in diesen Tagen einer der spektakulärsten Erfolge in der Geschichte des internationalen Motorsports. Am 21. Januar 1964 gewann der Mini Cooper S erstmals die Rallye Monte Carlo. Dem irischen Fahrer Patrick „Paddy“ Hopkirk und seinem Co-Piloten Henry Liddon war das Kunststück gelungen, sich mit dem britischen Kleinwagen gegen eine vermeintliche Übermacht deutlich leistungsstärkerer Konkurrenten durchzusetzen. Ihre fehlerfreie Hatz über Land- und Passstraßen, Eis und Schnee, enge Kurvenstrecken und steile Hänge legte zugleich den Grundstein dafür, dass aus dem Underdog und Favoritenschreck nicht nur ein Publikumsliebbling, sondern auch eine Motorsport-Legende wurde. Denn der classic Mini dominierte auch in den Folgejahren die Rallye Monte Carlo. Hopkirks finnische Teamkollegen Timo Mäkinen und Rauno Aaltonen fügten der Titelsammlung in den Jahren 1965 und 1967 zwei weitere „Monte“-Gesamtsiege hinzu.

Paddy Hopkirk, inzwischen 80 Jahre alt, begeistert sich noch immer für das Fahrverhalten seines Siegerautos: „Der Mini war ein sehr fortschrittliches Auto, obwohl er nur ein kleiner Familienwagen war. Sein Frontantrieb und der vorn quer eingebaute Motor waren sehr vorteilhaft, genauso wie die Tatsache, dass das Auto klein war und die Straßen kurvig. Sie waren außerdem ziemlich schmal, was meiner Meinung nach auch ein Vorteil für uns war. Und wir hatten viel Glück, dass die Autos in Ordnung waren, dass alles zur richtigen Zeit passierte und zum richtigen Zeitpunkt zusammen kam.“

Es war die legendäre „Nacht der langen Messer“, die vorletzte Etappe der Rallye, die den Mini Cooper S mit der Startnummer 37 und dem seither berühmten Kennzeichen 33 EJB im Winter 1964 auf die Siegerstraße brachte. Hopkirk erreichte das Ziel mit nur 17 Sekunden Rückstand auf seinen ärgsten Widersacher Bo Ljungfeldt im weitaus stärkeren Ford Falcon mit V8-Motor. Aufgrund der damals gültigen Handicap-Formel zum Ausgleich der Gewichts- und Leistungsunterschiede lag der classic Mini Pilot damit in der Gesamtwertung in Front. Und er verteidigte den Vorsprung auch beim

Presse-Information

Datum 24. Januar 2014

Thema **Der große Sieg im kleinen Auto: Vor 50 Jahren gewann der classic Mini erstmals die Rallye Monte Carlo.**

Seite 2

abschließenden Rundstrecken-Rennen durch die Straßen Monte Carlos. Bei der Siegerehrung teilte er den Beifall des Publikums mit seinen Teamkollegen. Timo Mäkinen auf Platz vier und Rauno Aaltonen auf Rang sieben der Gesamtwertung hatten den Erfolg des Mini Cooper S perfekt gemacht und damit die Ära der „drei Musketiere“ bei der Rallye Monte Carlo eingeläutet.

Vor allem im Heimatland des classic Mini wurde der Sieg enthusiastisch bejubelt. Der Ire Hopkirk erhielt ein Glückwunsch-Telegramm von der britischen Regierung, auch die Beatles gehörten zu den ersten Gratulanten. „Da kam eine Autogrammkarte der Beatles“, erinnert sich Hopkirk, „auf der geschrieben stand: ‚Jetzt bist Du einer von uns, Paddy.‘ Es ist heute sehr schön, so etwas zu haben.“

Weltweit wurde der Triumph des classic Mini bei der „Monte“ von Motorsport-Fans als Sensation gefeiert. Doch ganz aus heiterem Himmel kam er nicht. Das sportliche Talent war dem von Alec Issigonis, dem stellvertretenden Technischen Leiter der British Motor Corporation, entwickelten Kleinwagen bereits in die Wiege gelegt worden. Entdeckt hatte es als erster der Sportwagen-Konstrukteur John Cooper. Er gab den Anstoß zum Bau einer leistungsgesteigerten Version des anfangs nur 34 PS starken, aber dank seines Frontantriebs, seines geringen Gewichts, seiner breiten Spur und des vergleichsweise langen Radstands äußerst agilen Viersitzers und ebnete dem classic Mini damit auch den Weg auf die Rennstrecken und Rallyepisten.

Auf dem Formel-1-Kurs von Silverstone testeten schon 1960 prominente Fahrer wie Graham Hill, Jack Brabham und Jim Clark die Kurvenkünste des von John Cooper getunten Kleinwagens. Seine wahre Domäne fand der classic Mini jedoch im Rallyesport. Patt Moss, die Schwester des Formel-1-Piloten Stirling Moss, steuerte ihn 1962 zu Siegen bei der Tulpen Rallye und der Rallye Baden-Baden. Im Jahr darauf machte der kleine Brite bei der Rallye Monte Carlo erstmals auf sich aufmerksam. In den Jahren zuvor hatte das Werksteam dort noch Lehrgeld zahlen müssen, doch diesmal gelang ein erster Paukenschlag: Mit dem 55 PS starken Mini Cooper fuhren Rauno Aaltonen und Paddy Hopkirk einen Doppelsieg in ihrer Klasse ein, in der Gesamtwertung belegten sie die Ränge drei und sechs.

Presse-Information

Datum 24. Januar 2014

Thema **Der große Sieg im kleinen Auto: Vor 50 Jahren gewann der classic Mini erstmals die Rallye Monte Carlo.**

Seite 3

Damit stand fest, dass der classic Mini besser als jedes andere Auto für den Kampf „David gegen Goliath“ geeignet war. John Cooper hatte es längst geahnt. Schon 1959 hatte er seinen Fahrer Roy Salvadori in einem Prototyp auf die Reise zum italienischen Grand Prix nach Monza geschickt. Schon die Anfahrt geriet zu einem Wettrennen zwischen Salvadori und seinem Rennfahrer-Kollegen Reg Parnell, der einen Aston Martin DB4 steuerte. Das Ergebnis bestätigte Coopers Erwartungen. Der von ihm präparierte classic Mini traf rund eine Stunde früher ein als der deutlich stärkere Aston Martin.

Auch bei der Rallye Monte Carlo des Jahres 1964 sprachen die reinen Daten zunächst gegen die sechs vom BMC Werksteam entsandten Kleinwagen, die schon von Weitem an ihrer tartanroten Lackierung und ihren weißen Dächern erkennbar waren. Im bekannten Look ging erstmals der Mini Cooper S an den Start. Sein neuer Vierzylinder-Motor wies nun einen auf 1071 Kubikzentimeter erweiterten Hubraum und eine auf rund 90 PS gesteigerte Leistung auf – deutlich mehr als in den Jahren zuvor und doch bescheiden im Vergleich zu Konkurrenten wie dem Mercedes-Benz 300 SE und dem Ford Falcon, deren Sechszylinder- und V8-Motoren das Drei- bis Vierfache an Leistung mobilisieren konnten.

Der Auftakt zur 33. Auflage der Rallye Monte Carlo wurde im damals üblichen, an die Ursprünge der Veranstaltung erinnernden Stil einer Sternfahrt ausgetragen, die in neun europäischen Städten begann und das gesamte Starterfeld im französischen Reims aufeinandertreffen ließ. Das Duo Hopkirk/Liddon brachte seinen Mini Cooper S in Minsk an den Start, für Rauno Aaltonen und Tony Ambrose begann das Abenteuer „Monte“ in Oslo, Timo Mäkinen und Patrick Vanson gingen von Paris aus auf die Reise. Dem classic Mini war keiner dieser Wege zu weit, in Reims reihten sich alle sechs Werkswagen in das 277 Autos umfassende Starterfeld ein. Und schon auf der ersten Etappe nach Saint-Claude zeichnete sich jener Zweikampf ab, der die gesamte Rallye prägen sollte. Bo Ljungfeldt im Ford Falcon übernahm die Spitze, Paddy Hopkirk im Mini Cooper S blieb ihm dicht auf den Fersen.

Presse-Information

Datum 24. Januar 2014

Thema **Der große Sieg im kleinen Auto: Vor 50 Jahren gewann der classic Mini erstmals die Rallye Monte Carlo.**

Seite 4

Auch auf dem nächsten, überwiegend aus kilometerlangen Vollgasfahrten bestehenden Teilstück ließ sich Hopkirk von den hochmotorisierten Konkurrenten nicht entscheidend abhängen, sodass die „Nacht der langen Messer“ buchstäblich zum „Tag der Wahrheit“ wurde. Und jetzt konnte der classic Mini seine Stärken vollständig ausspielen. „In dem Jahr war es ziemlich verschneit, weshalb wir viel trainiert und vorbereitet hatten“, erzählt Hopkirk. „Bergab war der Mini besonders gut, und die Tests waren alle bergauf und bergab gewesen, sodass wir das, was wir bergauf verloren, bergab wieder gut machen konnten.“

Das unwiderstehliche Handling, die richtige Reifenwahl, Hopkirks Geschick am Lenkrad und der Schnee, der die großen Boliden einbremste – all dies kam zusammen und sorgte dafür, dass Hopkirk bei der Erstürmung des 1607 Meter hohen Col de Turini tatsächlich die Führung übernehmen konnte. Dennoch blieb es bis zum Schluss spannend, denn auf der Abschlussetappe durch Monte Carlo legte Bo Ljungfeldt erwartungsgemäß erneut eine Bestzeit vor. Doch auch Paddy Hopkirk verlangte seinem Mini Cooper S noch einmal alles ab und rettete den Vorsprung ins Ziel. „Es war damals nicht wie bei heutigen Rallyefahrten, wo du immer weißt, wo du stehst. Ich musste also noch die Zielrunde fahren, dann haben die Journalisten mir erzählt, dass ich gesiegt hatte und ich konnte es nicht glauben. Das überraschte die Welt und uns, das war wunderbar“, erinnert sich Hopkirk.

Im Jahr darauf war es Timo Mäkinen, der mit seinem Co-Piloten Paul Easter dafür sorgte, dass der classic Mini seinen Titel verteidigen konnte. Dabei half der neue, auf 1275 Kubikzentimeter vergrößerte Motor, ausschlaggebend war jedoch das fahrerische Können des Skandinaviens. Mäkinen blieb als einziger Teilnehmer über die gesamte Distanz strafpunktfrei, und das, obwohl die Rallye Monte Carlo des Jahres 1965 sich zu einer der schwierigsten Prüfungen in der Geschichte der Veranstaltung entwickelte. Unmengen an Schnee und Eis erschwerten das Vorwärtskommen, dennoch hatten die Organisatoren eine zweite Nachtfahrt durch die Seealpen in das Programm aufgenommen. Mäkinen und sein Mini Cooper S zeigten sich von den erschwerten Bedingungen unbeeindruckt. Auf der Abschlussetappe gewann der Finne fünf der sechs Sonderprüfungen und lag am Ende mit großem Vorsprung vorn.

Presse-Information

Datum 24. Januar 2014

Thema **Der große Sieg im kleinen Auto: Vor 50 Jahren gewann der classic Mini erstmals die Rallye Monte Carlo.**

Seite 5

Der stärkste, zugleich aber auch dramatischste Auftritt der „drei Musketiere“ bei der Rallye Monte Carlo sollte 1966 folgen. Mäkinen, Aaltonen und Hopkirk dominierten die Wettfahrt von Beginn an, am Ende belegten sie in eben dieser Reihenfolge die Plätze eins bis drei des Gesamtklassements. Die Begeisterung des Publikums für den wieselflinken classic Mini schien grenzenlos – ebenso wie die Enttäuschung nach dem Urteil der französischen Rennkommissare, die das Trio aufgrund einer angeblich nicht den offiziellen Bestimmungen entsprechenden Lichtanlage disqualifizierten. Mit der gleichen Begründung nahmen sie auch den viertplatzierten Lotus Cortina aus der Wertung und machten den finnischen Citroën-Fahrer Pauli Toivonen zum Sieger.

Der Traum vom Hattrick war damit geplatzt, doch die Rückkehr der „drei Musketiere“ schon bald darauf beschlossene Sache. Im Winter 1967 gingen Hopkirk, Mäkinen und Aaltonen sowie zwei weitere BMC-Werksteams erneut bei der Rallye Monte Carlo an den Start. Und diesmal konnten weder die Konkurrenten noch das Reglement den Mini Cooper S aufhalten. Rauno Aaltonen hatte diesmal den schon 1964 erfolgreichen Co-Piloten Henry Liddon an seiner Seite. Das finnisch-britische Team funktionierte perfekt. Aaltonen steuerte den classic Mini zu einem unangefochtenen Sieg mit zwölf Sekunden Vorsprung vor dem Zweitplatzierten. Und niemand gönnte diesem Duo den Erfolg mehr als Paddy Hopkirk: „Henry Liddon war wirklich ein hervorragender Beifahrer. Und die Beifahrer haben nie genug Anerkennung bekommen. Sie leisteten fantastische Arbeit beim Lesen der Streckenbücher, sie waren der Sekretär des Autos.“

Hopkirk selbst beendete die Rallye Monte Carlo 1967 als Sechster. Im Jahr darauf erreichte er mit dem classic Mini noch einmal Platz fünf der Gesamtwertung, während Aaltonen sogar Dritter wurde, doch die Ära des kleinen Gipfelstürmers neigte sich unübersehbar dem Ende. Die Konkurrenz hatte einfach zu stark aufgerüstet und der classic Mini seinen sportlichen Zenit überschritten. Die Erinnerung an den famosen Triumph im Winter 1964 bleibt bestehen, die „drei Musketiere“ haben ihren festen Platz in den Geschichtsbüchern des Motorsports. Und die 1966 beanstandete individuelle Lichttechnik gehört heute – von schwarzen Scheinwerfergehäusen über die charakteristischen Zusatzscheinwerfer vor dem Kühlergrill bis hin zum nachrüstbaren

Presse-Information

Datum 24. Januar 2014

Thema **Der große Sieg im kleinen Auto: Vor 50 Jahren gewann der classic Mini erstmals die Rallye Monte Carlo.**

Seite 6

Xenon-Licht – zu den beliebtesten Produkten im Original Zubehör-Programm für den MINI.

Die BMW Group Classic Die BMW Group Classic ist innerhalb der BMW Group verantwortlich für alle Aktivitäten rund um die Geschichte des Unternehmens und seiner drei Marken BMW, MINI und Rolls-Royce. Interessierte können sich mit Fragen zur Unternehmens-, Marken-, und Produktgeschichte an das Konzernarchiv wenden, das BMW Classic Center stellt vom Ersatzteil bis zur Vollrestaurierung alles bereit, was die Liebhaber von klassischen BMW Fahrzeugen benötigen. Zusätzlich ist die BMW Group Classic für das BMW Museum verantwortlich, plant die Teilnahmen an allen Klassik-Veranstaltungen und verwaltet und erweitert kontinuierlich die Sammlung mit derzeit über 1.000 Exponaten.

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI und Rolls-Royce der weltweit führende Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern. Als internationaler Konzern betreibt das Unternehmen 28 Produktions- und Montagestätten in 13 Ländern sowie ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Jahr 2012 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von rund 1,85 Millionen Automobilen und über 117.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern im Geschäftsjahr 2012 belief sich auf rund 7,82 Mrd. Euro, der Umsatz auf rund 76,85 Mrd. Euro. Zum 31. Dezember 2012 beschäftigte das Unternehmen weltweit 105.876 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Das Unternehmen hat ökologische und soziale Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, umfassende Produktverantwortung sowie ein klares Bekenntnis zur Schonung von Ressourcen fest in seiner Strategie verankert.

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>

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

Technologiekommunikation

Stefan Behr, Sprecher BMW Group Classic und BMW Group Driving Experience

Stefan.Behr@bmw.de

Telefon: +49 89-382-51376, Fax: +49 89-382-28567

Cypselus von Frankenberg, Leiter Technologiekommunikation

Cypselus.von-Frankenberg@bmw.de

Telefon: +49 89-382-30641, Fax: +49 89-382-28567

Internet: www.press.bmwgroup.com

Email: press@bmw.de