

Δελτίο Τύπου

28 Ιανουαρίου 2014

Μία μεγάλη νίκη για ένα μικρό αυτοκίνητο: πριν από 50 χρόνια το κλασικό Mini κέρδισε για πρώτη φορά στο Ράλι Μόντε Κάρλο.

Ο Paddy Hopkirk ανέδειξε το μοναδικό Βρετανικό μικρό αυτοκίνητο σε θρύλο του μηχανοκίνητου αθλητισμού τον Ιανουάριο του 1964. Οι Timo Mäkinen και Rauno Aaltonen επανέλαβαν το θρίαμβο το 1965 και το 1967.

Ένα μικρό αυτοκίνητο, μία τεράστια νίκη: πέρασαν 50 χρόνια από τότε που μία από τις πιο συναρπαστικές νίκες σημειώθηκαν στην ιστορία του διεθνούς μηχανοκίνητου αθλητισμού. Στις 21 Ιανουαρίου 1964, το Mini Cooper S κέρδισε για πρώτη φορά στο Ράλι Μόντε Κάρλο. Την έκπληξη έκανε το δίδυμο από τη Βόρειο Ιρλανδία, και συγκεκριμένα ο Patrick ("Paddy") Hopkirk με συνοδηγό τον Henry Liddon, αμφισβητώντας την υποτιθέμενη υπεροχή σημαντικά ισχυρότερων αντιπάλων με το μικρό τους Βρετανικό αυτοκίνητο. Η αψεγάδιαστη συμπεριφορά του στους επαρχιακούς δρόμους και τα ορεινά περάσματα, στον πάγο και το χιόνι, στις κλειστές στροφές και στις απότομες κλίσεις καθιέρωσαν το 'φονέα των γιγάντων' στην καρδιά του κοινού και στην ιστορία του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Πραγματικά, η κυριαρχία του κλασικού Mini στο Ράλι Μόντε Κάρλο συνεχίστηκε και τα επόμενα χρόνια, με τους Φινλανδούς team-mates του Hopkirk, Timo Mäkinen και Rauno Aaltonen να προσθέτουν δύο ακόμα νίκες γενικής κατάταξης – το 1965 και 1967 – στη συλλογή του Βρετανού κατασκευαστή.

Σήμερα ήδη στην ηλικία των 80 ο Paddy Hopkirk και τα μάτια του εξακολουθούν να λάμπουν κάθε φορά που θυμάται τις αρετές του ένδοξου αυτοκινήτου: «Αν και το Mini ήταν απλά ένα μικρό οικογενειακό sedan, τεχνικά είχε πολλά πλεονεκτήματα. Οι μικρές διαστάσεις του σε συνδυασμό με το σύστημα εμπρόσθιας κίνησης (FWD) και τον εγκάρσια τοποθετημένο κινητήρα αποτελούσαν μεγάλο πλεονέκτημα στους στενούς και κακοτράχαλους δρόμους. Ήμασταν πολύ τυχεροί γιατί είχαμε το κατάλληλο αυτοκίνητο την κατάλληλη εποχή και το timing ήταν μοναδικό.»

Η θρυλική "Night of the Long Knives", η προτελευταία ειδική του Μόντε, ήταν αυτή που άνοιξε το δρόμο για τη νίκη του Mini Cooper S με αριθμό 37 και τη διάσημη πινακίδα κυκλοφορίας 33 EJB το χειμώνα του 1964. Ο Hopkirk τερμάτισε με διαφορά μόλις 17 δευτερολέπτων πίσω από το μεγάλο του αντίπαλο Bo Ljungfeldt με το πολύ ισχυρότερο Ford Falcon με κινητήρα V8.

Ο αλγόριθμος άμβλυνσης διαφορών εκείνης της εποχής – σχεδιασμένος για να αντισταθμίζει τις διαφορές βάρους και ισχύος μεταξύ των διαφόρων αυτοκινήτων – έδωσε το προβάδισμα στο κλασικό Mini στη γενική κατάταξη. Και ο Horikirk υπερασπίστηκε το πλεονέκτημα του στη γρήγορη ειδική στους δρόμους του Μόντε Κάρλο που ολοκλήρωσε το ράλι. Μοιράστηκε τη χαρά της νίκης με το πλήθος που τον ζητωκραύγαζε και την υπόλοιπη ομάδα.

Η τέταρτη θέση του Timo Mäkinen και η έβδομη του Rauno Aaltonen στη γενική κατάταξη επισφράγισαν την επιτυχία του Mini Cooper S και αποτέλεσαν την απαρχή των εποχής των “Three Musketeers” στο Ράλι Μόντε Κάρλο.

Η νίκη του κλασικού Mini γιορτάστηκε με ιδιαίτερο ενθουσιασμό στην πατρίδα του, Βρετανία. Ο Horikirk έλαβε συγχαρητήριο τηλεγράφημα από τη Βρετανική Κυβέρνηση ενώ οι Beatles ήταν ανάμεσα σε αυτούς που έσπευσαν να τον συγχαρούν. «Έλαβα τηλεγράφημα από τους Beatles,» θυμάται ο Horikirk. «Συνοδευόταν από φωτογραφία του τετραμελούς γκρουπ με το εξής αυτόγραφο: ‘Είσαι ένας από εμάς τώρα Paddy’ Και χαίρομαι πολύ που το έχω σήμερα.»

Ο θρίαμβος του κλασικού Mini στο Μόντε δημιούργησε ιδιαίτερη αίσθηση και εξυμνήθηκε από τους οπαδούς του μηχανοκίνητου αθλητισμού ανά τον κόσμο. Αλλά αυτή η επιτυχία δεν ήρθε ξαφνικά: το μικρό αυτοκίνητο που εξέλιξε ο Alec Issigonis, τότε Αναπληρωτής Τεχνικός Διευθυντής της British Motor Corporation, είχε μια έμφυτη κλίση στους αγώνες από τότε που γεννήθηκε. Το πρώτο άτομο που επεσήμανε αυτό το ταλέντο ήταν ο John Cooper. Ο σχεδιαστής του σπορ αυτοκινήτου ήταν η κινητήρια δύναμη για τη δημιουργία μιας ισχυρότερης έκδοσης. Το Mini απέδιδε μόλις 34 hp όταν λανσαρίστηκε, αλλά το σύστημα εμπρόσθιας κίνησης FWD, το χαμηλό βάρος, το φαρδύ μετατρόχιο και το σχετικά μακρύ μεταξόνιο το έκαναν ένα εξαιρετικά ευέλικτο τετραθέσιο που προετοίμασε το δρόμο για τους μελλοντικούς θριάμβους στις πίστες και τους αγώνες ράλι.

Ήδη από το 1960, διάσημοι οδηγοί αγώνων όπως οι Graham Hill, Jack Brabham και Jim Clark δοκίμαζαν τις ικανότητες του μικρού αυτοκινήτου, τροποποιημένου από τον John Cooper στις στροφές της πίστας της F1 στο Silverstone. Ωστόσο, το κλασικό Mini συμπεριφερόταν με μεγαλύτερη άνεση στους αγώνες ράλι. Η Patt Moss, αδερφή του πιλότου των grand prix Stirling Moss, το οδήγησε στη νίκη στο Tulip Rally και το Baden-Baden Rally το 1962. Και μέχρι την επόμενη χρονιά, το λιλιπούτιο Βρετανικό αυτοκίνητο ήταν πανέτοιμο να κατακτήσει το ‘φιλοθεάμον κοινό’ στο Ράλι Μόντε Κάρλο. Τα προηγούμενα χρόνια ήταν μία επίπονη εμπειρία αποκόμισης γνώσεων για την εργοστασιακή ομάδα, αλλά τώρα είχε έρθει η ώρα να καθλώσει το κοινό και να απολαύσει το θέαμα. Οι Rauno Aaltonen και Paddy Horikirk οδήγησαν το 55 hp Mini Cooper και έκαναν το 1-2 στην κατηγορία τους, ένα αρκετά καλό αποτέλεσμα που τους χάρισε την τρίτη και έκτη θέση της γενικής κατάταξης.

Ήταν σαφές ότι το κλασικό classic Mini είχε τα φόντα από οποιονδήποτε άλλο υποψήφιο για να επαναλάβει την ιστορία του Δαβίδ με τον Γολιάθ. Ο John Cooper υποπτευόταν από καιρό ότι το αυτοκίνητο διέθετε όλα τα απαραίτητα. Ήδη το 1959 βοήθησε τον Roy Salvadori στην οδήγηση ενός πρωτοτύπου στο Ιταλικό Grand Prix της Monza.

Το ίδιο το ταξίδι μετατράπηκε σε αγώνα μεταξύ του Salvadori και του συναδέρφου του οδηγού αγώνων Reg Parnell στο τιμόνι μιας Aston Martin DB4. Το αποτέλεσμα επιβεβαίωσε αυτό που ο Cooper είχε προβλέψει: το κλασικό Mini που είχε προετοιμάσει ο ίδιος έφτασε περίπου μία ώρα νωρίτερα από την πολύ ισχυρότερη Aston.

Αναγνωρίσιμα από απόσταση με αμάξωμα βαμμένο σε tartan red και λευκή οροφή, τα έξι μικρά αγωνιστικά με τα οποία συμμετείχε η εργοστασιακή ομάδα της BMC στο Ράλι Μόντε Κάρλο το 1964 έμελλε να ταραξουν τα νερά του αγωνιστικού κατεστημένου για άλλη μια φορά. Το Mini Cooper S έλαβε θέση για πρώτη φορά στη γραμμή εκκίνησης. Ο νέος τετρακύλινδρος κινητήρας ήταν μεγαλύτερου κυβισμού 1071cc, ενώ η ιπποδύναμή του έφτανε τα 90 hp.

Η τιμή αυτή ήταν πολύ υψηλότερη από των προηγούμενων ετών, αλλά παρέμενε μέτρια συγκρινόμενη με αντιπάλους όπως η Mercedes-Benz 300 SE και το Ford Falcon, των οποίων τα εξακύλινδρα και V8 σύνολα είχαν τριπλάσια ακόμα και τετραπλάσια ισχύ στη διάθεσή τους.

Η 33^η έκδοση του Μόντε Κάρλο ξεκίνησε με ένα φόρο τιμής στους πρώτους αγώνες του θεσμού, και τα αυτοκίνητα να εκκινούν από εννέα Ευρωπαϊκές πόλεις πριν συναντηθούν στη Γαλλική πόλη Reims. Οι Hopkirk/Liddon ξεκίνησαν το ταξίδι με το Mini Cooper S από το Minsk, ενώ η περιπέτεια του Μόντε για τους Rauno Aaltonen και Tony Ambrose άρχισε από το Oslo, και για τους Timo Mäkinen & Patrick Vanson αντίστοιχα από το Παρίσι. Τα κλασικά Mini ανταπεξήλθαν με επιτυχία στις απαιτήσεις του ταξιδιού και τα έξι εργοστασιακά αυτοκίνητα παρατάχθηκαν μαζί με τα υπόλοιπα 271 μοντέλα στο Reims. Η πρώτη ειδική διαδρομή στο Saint-Claude έφερε κοντά τα δύο αυτοκίνητα που έμελλε να χαρακτηρίσουν το Μόντε του 1964 από την αρχή μέχρι το τέλος. Ο Bo Ljungfeldt κατέγραφε τους καλύτερους χρόνους στις ειδικές διαδρομές με το Ford Falcon του, αλλά Paddy Hopkirk τον ακολουθούσε από κοντά με το Mini Cooper S του.

Το επόμενο σκέλος του ράλι αποτελούνταν ως επί το πλείστον από γρήγορες ειδικές με τέρμα γκάζι αλλά ο Hopkirk δεν άφησε τους ‘μεγάλων κυβικών’ αντιπάλους του να δημιουργήσουν κάποιο σημαντικό πλεονέκτημα. Η “Night of the Long Knives” σήμανε την ώρα της κρίσης: ήταν η ευκαιρία για το κλασικό Mini να αποδείξει στο έπακρο τα ταλέντα του. «Είχε χιονίσει πολύ εκείνη τη χρονιά, γι’ αυτό είχαμε κάνει πολλή εξάσκηση και προετοιμασία» εξηγεί ο Hopkirk. «Το Mini ήταν ιδιαίτερα καλό στις καταβάσεις, και όλες οι ειδικές περιελάμβαναν ανάβαση και κατάβαση, επομένως ότι χάναμε στις αναβάσεις, πιστεύω το αναπληρώναμε στις καταβάσεις.»

Ασυναγώνιστη συμπεριφορά, σωστή επιλογή ελαστικών, ένας χαρισματικός Hopkirk στο τιμόνι και το χιόνι – που επιβράδυνε τα μεγαλύτερα αυτοκίνητα – όλα συνετέλεσαν στο να πάρει ο Hopkirk την πρωτιά στην Col de Turini μήκους 1.607 m. Ωστόσο, ο ανταγωνισμός παρέμεινε σκληρός μέχρι το τέλος, με τον Bo Ljungfeldt, όπως αναμενόταν, να σημειώνει και πάλι τον ταχύτερο χρόνο στην τελευταία ειδική μέσα στο Μόντε Κάρλο. Ο Hopkirk για άλλη μια φορά οδήγησε στο όριο εκμεταλλευόμενος όλες τις δυνατότητες του Mini Cooper S και υπερασπίστηκε το πλεονέκτημά του εξασφαλίζοντας τη νίκη. «Δεν είναι όπως οι σημερινοί αγώνες ράλι που ξέρεις πού βρίσκεσαι.

Έπρεπε να ολοκληρώσω τον τελευταίο γύρο πριν μάθω από τους δημοσιογράφους ότι είχα κερδίσει και δεν το πίστευα. Ήταν έκπληξη για τον κόσμο και για εμάς, και μάλιστα τόσο όμορφη» αναπολεί ο Horikirk.

Την επόμενη χρονιά, ο Timo Mäkinen με συνοδηγό τον Paul Easter κατάφεραν να υπερασπιστούν τον τίτλο του κλασικού Mini. Βοηθήθηκαν από ένα νέο κινητήρα με κυβισμό 1275cc, αλλά στην πραγματικότητα ήταν οι οδηγικές ικανότητες του Σκανδιναβού αυτές που καθόρισαν την έκβαση του αγώνα. Ο Mäkinen ήταν ο μοναδικός οδηγός που παρέμενε χωρίς ποινές καθ' όλη τη διάρκεια του ράλι, παρά το γεγονός ότι το Ράλι Μόντε Κάρλο του 1965 είχε μία από τις πιο συναρπαστικές ειδικές στην ιστορία του αγώνα. Ασύλληπτες ποσότητες χιονιού και πάγος έκαναν το αγώνα εξαιρετικά δύσκολο, αλλά αυτό δεν εμπόδισε τους διοργανωτές να συμπεριλάβουν στο πρόγραμμα μία δεύτερη νυχτερινή ειδική μέσα από τις Παράκτιες Άλπεις. Ο Mäkinen με το Mini Cooper S του δεν επηρεάστηκαν από τις συνθήκες που χειροτέρευαν. Ο Φιλανδός κέρδισε σε πέντε από τις έξι ειδικές του τελευταίου σκέλους του ράλι και τερμάτισε τον αγώνα με αρκετή διαφορά από το δεύτερο αυτοκίνητο.

Το πιο εντυπωσιακό και παράλληλα δραματικό Ράλι Μόντε Κάρλο για τους 'Τρεις Σωματοφύλακες' ήταν αυτό του 1966. Οι Mäkinen, Aaltonen και Horikirk κυριάρχησαν στον αγώνα από την αρχή και με αυτή τη σειρά σάρωσαν τις τρεις πρώτες θέσεις της γενικής κατάταξης. Ο ενθουσιασμός του κοινού για το quicksilver κλασικό Mini δεν είχε όρια – όπως και η απογοήτευση όταν οι Γάλλοι Αγωνοδίκες ανακοίνωσαν την απόφασή τους να αποκλείσουν τους τρεις οδηγούς λόγω των φώτων που υποτίθεται ότι δεν πληρούσαν τους επίσημους κανονισμούς. Αυτός ήταν και ο λόγος που αποχώρησε και η Lotus Cortina από την τέταρτη θέση της κατάταξης με αποτέλεσμα ο Φιλανδός οδηγός της Citroën, Pauli Toivonen, να στεφθεί νικητής.

Το όνειρο ενός hat-trick στο Μόντε Κάρλο εξανεμίστηκε αλλά οι 'Τρεις Σωματοφύλακες' αποφάσισαν να επανέλθουν με την πρώτη ευκαιρία. Το χειμώνα του 1967, οι Horikirk, Mäkinen και Aaltonen παρατάχθηκαν δίπλα σε δύο άλλες εργοστασιακές ομάδες της BMC που συμμετείχαν στο Ράλι Μόντε Κάρλο. Και αυτή τη φορά κανένας κανόνας και κανένα αυτοκίνητο δεν κατάφεραν να σταθούν εμπόδιο ανάμεσα στο Mini Cooper S και τη νίκη. Ο Rauno Aaltonen πλαισιώθηκε από τον Henry Liddon – συνοδηγό του Paddy Horikirk από το επιτυχημένο Μόντε του 1964– για την τελευταία του συμμετοχή στο ράλι. Η Φιλανδο-Βρετανική ομάδα βρήκε αμέσως ταχύτατο ρυθμό. Ο Aaltonen οδήγησε το κλασικό Mini σε έναν αναμφισβήτητο θρίαμβο εκείνη την εποχή με διαφορά 12 δευτερολέπτων από το δεύτερο πλήρωμα. Και εκείνος που έλαβε τη μεγαλύτερη ικανοποίηση από το αποτέλεσμα ήταν ασφαλώς ο Horikirk: «Ο Henry Liddon ήταν πραγματικά ένας εξαιρετικός συνοδηγός. Αλλά οι συνοδηγοί, όπως ξέρετε, ποτέ δεν αναγνωρίζονται όσο τους αξίζει. Έκαναν εκπληκτική δουλειά στην ανάγνωση των pace notes, ενώ ουσιαστικά είχαν την εποπτεία των πάντων μέσα στο αυτοκίνητο.»

Ο Horikirk τερμάτισε εκτός στο Ράλι Μόντε Κάρλο το 1967 και οδήγησε το κλασικό Mini στην πέμπτη θέση γενικής κατάταξης την επόμενη χρονιά. Ο Aaltonen ήρθε τρίτος το 1968. Ωστόσο, η εποχή που το Mini κατακτούσε την κορυφή στους αγώνες

ράλι εμφανώς πλησίαζε στο τέλος της. Οι αντίπαλοί του είχαν γίνει πολύ ισχυροί και οι αγωνιστικές επιδόσεις του κλασικού Mini υστερούσαν.

Οι αναμνήσεις από τον διάσημο θρίαμβο το χειμώνα του 1964 θα μένουν πάντα ζωντανές και οι 'Τρεις Σωματοφύλακες' έχουν γράψει ένα ανεξίτηλο κεφάλαιο στην ιστορία του μηχανοκίνητου αθλητισμού.

Όσον αφορά τους πρόσθετους προβολείς που εντυπωσίαζαν με την ισχύ τους το 1966, παραμένουν ζωντανοί με τη μορφή μερικών από το πιο δημοφιλή αξεσουάρ της γκάμας Γνήσιων Αξεσουάρ MINI – από τα μαύρα κελύφη προβολέων και τα εντυπωσιακά φώτα τύπου σποτ στη μάσκα, έως τους προβολείς τεχνολογίας xenon (με δυνατότητα εκ των υστέρων τοποθέτησης – retrofit).

-Τέλος Δελτίου Τύπου-

To BMW Group

Το BMW Group είναι από τους πιο επιτυχημένους κατασκευαστές αυτοκινήτων και μοτοσικλετών σε όλο τον κόσμο με τις μάρκες BMW, MINI και Rolls-Royce . Σαν μία παγκόσμια εταιρία, το BMW Group λειτουργεί 28 μονάδες παραγωγής σε 13 χώρες και έχει ένα παγκόσμιο δίκτυο πωλήσεων σε περισσότερες από 140 χώρες.

Το οικονομικό έτος 2013, το BMW Group πούλησε 1.963 εκατομμύρια αυτοκίνητα και 115,215 μοτοσικλέτες παγκοσμίως. Το κέρδος προ φόρων για το 2012 ήταν 7.82 δισεκατομμύρια ευρώ, με έσοδα που ανήλθαν στα 76.85 δισεκατομμύρια ευρώ. Στις 31 Δεκεμβρίου 2012, η εταιρία είχε παγκόσμιο έμψυχο δυναμικό περίπου 105,876 ατόμων.

Η επιτυχία του BMW Group ανέκαθεν βασιζόταν στη μακροπρόθεσμη συλλογιστική και υπεύθυνη δράση. Ως εκ τούτου, η εταιρία έχει δημιουργήσει οικολογική και κοινωνική βιωσιμότητα σε όλη την αλυσίδα αξιών, ολοκληρωμένη προϊοντική ευθύνη και μία σαφή δέσμευση για τη διατήρηση των φυσικών πόρων, στο πλαίσιο της στρατηγικής της.

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>

BMW Group Hellas

Βιβή Δαλάκου

Corporate Communications

Τηλέφωνο: +30 2109118151

Fax: +30 210 9118007

e-mail: stavroula.dalakou@partner.bmw.gr