

Δελτίο Τύπου
15 Σεπτεμβρίου 2020

Paddy Hopkirk: ‘Κύριος’ και ‘Θρύλος’ με το κλασικό Mini και ... το πέμπτο Σκαθάρι (Beatle).

Το κατόρθωμά του στο Monte Carlo Rally το 1964 ανέδειξε τον Βορειοϊρλανδό οδηγό στον πιο ένδοξο οδηγό ράλι της Μ. Βρετανίας και μετέτρεψε το κλασικό Mini σε εμβληματικό μοντέλο του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Η διασκεδαστική οδήγηση - σήμα κατατεθέν της μάρκας - παραμένει το πάθος του οδηγού αγώνων, που έχει φτάσει τώρα στην ηλικία των 87 ετών. Και συνεχίζει να απολαμβάνει την πρόκληση των επαρχιακών δρόμων με φουρκέτες.

Μόναχο. Το Ford Falcon χρησιμοποιούσε την ισχύ οκτώ κυλίνδρων και είχε προβάδισμα 17 δευτερολέπτων. Ο Paddy Hopkirk είχε φυλάξει μία κονσέρβα με χαβιάρι στην εργαλειοθήκη του Mini Cooper S του και είχε μεγαλοουργήσει στην τότε νυχτερινή ειδική διαδρομή Col de Turini (γνωστή και ως “Night of the Long Knives”) μετά από περιπετειώδη οδήγηση. Το 1964, το Monte Carlo Rally εξακολουθούσε να είναι μία πραγματική περιπέτεια για όλους τους αγωνιζόμενους και το θέαμα μεταδιδόταν live στην τηλεόραση. Ήταν οι εποχή που οι κατασκευαστές αυτοκινήτων σε όλο τον κόσμο ανακάλυπταν τους αγώνες ράλι ως την ιδανική σκηνή για την προβολή των μοντέλων τους. Κατά συνέπεια, οχήματα από διαφορετικές κατηγορίες βάρους και επιδόσεων αγωνίζονταν το ένα εναντίον του άλλου με το ανάλογο σύστημα βαθμολόγησης (handicap formula). Όταν ο Hopkirk, που σήμερα είναι 87 ετών, αρχίζει να μιλά για το κατόρθωμά με το κλασικό Mini και αριθμό εκκίνησης 37, ξαναζωντανεύει όλη η μαγεία του κλασικού μηχανοκίνητου αθλητισμού.

Σήμερα, ο Hopkirk εξακολουθεί να συζητά με ενθουσιασμό για τα τεχνολογικά χαρακτηριστικά του κλασικού Mini. «Το Mini ήταν ένα πολύ προχωρημένο αυτοκίνητο. Η εμπρόσθια κίνηση (FWD) και ο εγκάρσια τοποθετημένος κινητήρας προσέφεραν σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως και οι μίνι διαστάσεις του, δεδομένου ότι οι δρόμοι είχαν πολλές στροφές και ήταν στενοί», μας εξηγεί ο Βορειοϊρλανδός οδηγός αναπολώντας το μεγάλο του θρίαμβο. Όταν συναντηθήκαμε στη βάση της Col de Turini, ‘γλύστρισε’ με ευελιξία πίσω από το τιμόνι ενός κλασικού Mini. Αυτή τη φορά, το μικρό αυτοκίνητο ήταν βαμμένο σε British Racing Green, δεν υπήρχε χιόνι στο οδόστρωμα, και αντίθετα, υπήρχε άφθονος διαθέσιμος χρόνος για να απολαύσουμε το συναρπαστικό τοπίο και τη θέα του Monte Carlo, προστατευμένου, μέσα στην κοιλάδα. Ο Hopkirk διατηρεί όλη τη δεξιοτεχνία του, επιλέγοντας την ιδανική γραμμή αμέσως μετά την εκκίνηση και οδηγώντας το κλασικό Mini στην έξοδο της στροφής με ένα

πλατύ χαμόγελο και δυναμική επιτάχυνση με τέρμα γκάζι. Η διασκεδαστική οδήγηση ξαναζωντανεύει, μαζί με την αναμνήσεις από τον αγώνα πριν από 56 χρόνια.

Κατά τύχη, το χαβιάρι προερχόταν από το Minsk. Το χειμώνα του 1964, ο Hor Kirk και ο Άγγλος συνοδηγός του Harry Liddon ξεκίνησαν από το Minsk στο Monte Carlo Rally, αφού εκείνη τη εποχή θεωρείτο ως 'star rally' με εκκίνηση από εννέα διαφορετικές Ευρωπαϊκές πόλεις. Τα έξι εργοστασιακά αυτοκίνητα Mini αλλά και τα υπόλοιπα οχήματα συναντήθηκαν τελικά για πρώτη φορά στην Rheims (Γαλλία). Εκείνη την εποχή, ο Patrick ή "Paddy" Hor Kirk ήδη είχε στο ενεργητικό του μια εντυπωσιακή καριέρα με πρωτιές σε αναβάσεις και πέντε νίκες στο Circuit of Ireland. Ο Hor Kirk ήταν επίσης εντυπωσιακός στο Tulip Rally που διοργανωνόταν στην Ολλανδία, στο Austrian Alpine Rally και στο Safari Rally. Το 1962, διέσχισε τη γραμμή τερματισμού οδηγώντας ένα Sunbeam Rapier στην τρίτη θέση γενικής κατάταξης του Monte Carlo Rally. Και επειδή ήταν λάτρης της περιπέτειας και δεν είχε οδηγήσει ποτέ σε Σοβιετικούς δρόμους, ο Hor Kirk εγγράφηκε εθελοντικά για να ξεκινήσει τον αγώνα από το Minsk το 1964.

Εκκίνησε δυνατά και με φόντο τους επαρχιακούς δρόμους της Γαλλίας, ο αγώνας εξελίχθηκε γρήγορα σε μονομαχία μεταξύ του Hor Kirk που οδηγούσε το Mini Cooper S και του Σουηδού Bo Ljungfeldt στο τιμόνι ενός Ford Falcon. Η τελική αναμέτρηση έλαβε χώρα στην ειδική Col de Turini και αυτή η διαδρομή έμελλε να κρίνει την τελική έκβαση του αγώνα. Την προηγούμενη μέρα, είχε πέσει άφθονο χιόνι, κάτι το οποίο καθυστέρησε σημαντικά ισχυρά και βαριά οχήματα στα χέρια έμπειρων οδηγών. Ωστόσο, αυτό δεν ήταν πρόβλημα για το μικρό διεκδικητή της νίκης. Σύμφωνα με τον Hor Kirk: «Το Mini τα πήγαινε πολύ καλά στην κατάβαση και επειδή οι ειδικές ήταν μία εναλλαγή αναβάσεων και καταβάσεων στην κοιλάδα, μπορούσαμε να αντισταθμίσουμε όλες τις απώλειες από τις αναβάσεις, στις καταβάσεις».

Όλα τα υπόλοιπα αντιμετωπίστηκαν με το σύστημα βαθμολόγησης (handicap formula). Ο Ljungfeldt αναπλήρωσε 17 δευτερόλεπτα κατά τη διάρκεια της ειδικής 'Night of the Long Knives' και πήρε προβάδισμα μισού λεπτού στον τελευταίο αγώνα στο σιρκούι του Grand Prix του Monte Carlo, αλλά αυτό δεν ήταν αρκετό για να εκτοπίσει τον Paddy Hor Kirk από την πρώτη θέση της γενικής κατάταξης. Στη γραμμή τερματισμού, υπήρξε μία μικρή καθυστέρηση μέχρι να γίνει σύγκριση όλων των χρονικών επιδόσεων και να αθροιστεί η βαθμολογία. Ωστόσο, η απόλυτα πρώτη νίκη γενικής κατάταξης που πέτυχε το κλασικό Mini στο Monte Carlo Rally ήταν γεγονός.

Ήταν ένας πραγματικός άθλος που ξάφνιασε ευχάριστα όλο τον κόσμο, ενώ ξέφρενοι εορτασμοί ακολούθησαν στη Μ. Βρετανία. Το κλασικό MINI πέρασε στην ιστορία του μηχανοκίνητου αθλητισμού και ο Paddy Hopkirk εν μια νυκτί έγινε ο πιο ένδοξος οδηγός ράλι του Ηνωμένου Βασιλείου. Μετά την τελετή εορτασμού στο βάθρο του νικητή, οδηγός και όχημα επέστρεψαν στη Μ. Βρετανία, όπου πρωταγωνίστησαν σε ένα πολύ δημοφιλές τηλεοπτικό σόου της εποχής, το ‘Sunday Night at the London Palladium’. Φίλοι, διασημότητες ακόμα και η Βρετανική κυβέρνηση έστειλαν συγχαρητήρια τηλεγραφήματα. Ανάμεσα στις πιο πολύτιμες αναμνήσεις του Hopkirk είναι μία κάρτα αυτόγραφο από τους Beatles με το μήνυμα: «Τώρα είσαι ένας από εμάς, Paddy!»

Το MINI Cooper S συνέχισε τις επιτυχημένες εμφανίσεις του στο Monte Carlo Rally τα επόμενα χρόνια. Οι Φινλανδοί ομόστανλοι του Hopkirk, Timo Mäkinen και Rauno Aaltonen, οι οποίοι είχαν τερματίσει στην τέταρτη και έβδομη θέση το 1964, κατάφεραν να οδηγήσουν το Mini Cooper S στη δεύτερη και τρίτη θέση γενικής κατάταξης το 1965 και το 1967 αντίστοιχα. Οι φίλοι των αγώνων ράλι τους αποκαλούσαν ‘The Three Musketeers’. Το 2010, όλοι έγιναν δεκτοί ως τα πρώτα μέλη του Φινλανδικού ‘Rally Hall of Fame’.

Το 1967, ο Hopkirk πήρε την έκτη θέση γενικής κατάταξης και την επόμενη χρονιά τερμάτισε στο ‘Monte’ στην πέμπτη θέση. Ωστόσο, αναπόφευκτο ήταν, η χρυσή εποχή για το μικροσκοπικό περιπετειώδες αυτοκίνητο πόλης να φτάσει στο τέλος της, κυρίως επειδή ο ανταγωνισμός εξελισσόταν ακατάπαυστα. Ο Hopkirk έτρεξε με άλλα μοντέλα και κέρδισε σε αρκετούς αγώνες, ανάμεσα στους οποίους και το Ράλι Ακρόπολις. Το 1968, Paddy Hopkirk έδωσε μαθήματα ανθρωπιάς ως γνήσιος αθλητής και ‘gentleman’ στο London-Sydney Marathon όπου αυτός και ο συνοδηγός του Tony Nash σταμάτησαν με το Austin τους, το οποίο προηγείτο, για να διασώσουν το πλήρωμα ενός φλεγόμενου αυτοκινήτου που είχε εμπλακεί σε σοβαρό ατύχημα.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, ο Paddy Hopkirk αποχώρησε από το επαγγελματικό ράλι και έχτισε μία άλλη καριέρα εισάγοντας αυτοκίνητα στη γενέτειρά του, στη Β. Ιρλανδία, και πουλώντας αξεσουάρ που είχαν το όνομά του. Επίσης, ενεπλάκη στο επαναλανσάρισμα της μάρκας MINI ως σύμβουλος στο BMW Group. Ο βετεράνος οδηγός ράλι συμμετέχει σε τιμητικές εκδηλώσεις μέχρι σήμερα. Κατά τη διάρκεια της καριέρα του ως οδηγός, ο Hopkirk υποστήριξε μεγάλο αριθμό καμπανιών ασφάλειας και εμπλέκεται μέχρι σήμερα ως πρεσβευτής για το φιλανθρωπικό οργανισμό IAM RoadSmart. Μεταξύ άλλων, έχει διατελέσει μέλος του Δ.Σ. της Λέσχης των Βρετανών Οδηγών Αγώνων και έχει υποστηρίξει το σύλλογο WheelPower που



ασχολείται με την προώθηση αθλημάτων με αμαξίδιο. Το 2016, Ο Paddy Hopkirk έγινε Μέλος του Τάγματος της Βρετανικής Αυτοκρατορίας, μία διάκριση που του απένειμε η Πριγκίπισσα Άννα.

- Τέλος Δελτίου Τύπου -

To BMW Group

Με τις τέσσερις μάρκες του, BMW, MINI, Rolls-Royce και BMW Motorrad, το BMW Group είναι ο No. 1 premium κατασκευαστής αυτοκινήτων και μοτοσικλετών σε όλο τον κόσμο, ενώ παράλληλα προσφέρει premium χρηματοοικονομικές υπηρεσίες και υπηρεσίες μετακίνησης. Σαν μία παγκόσμια εταιρία, το BMW Group λειτουργεί 31 μονάδες παραγωγής σε 15 χώρες και έχει ένα παγκόσμιο δίκτυο πωλήσεων σε περισσότερες από 140 χώρες.

Το οικονομικό έτος 2019, το BMW Group πούλησε πάνω από 2.520.000 αυτοκίνητα και περισσότερες από 175.000 μοτοσικλέτες παγκοσμίως. Το κέρδος προ φόρων για το οικονομικό έτος 2019 ήταν 7,11 δισεκατομμύρια ευρώ, με έσοδα που ανήλθαν στα 104,21 δισεκατομμύρια ευρώ. Στις 31 Δεκεμβρίου του 2019, το BMW Group είχε παγκόσμιο έμψυχο δυναμικό 133.6778 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 προϊόντική 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>

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/bmw-group/>

BMW Group Hellas

Κωνσταντίνος Διαμαντής

Διευθυντής Εταιρικής Επικοινωνίας

Τηλέφωνο: +30 210 9118151

Fax: +30 210 9118007

e-mail: konstantinos.diamantis@bmw.gr