



Ötven éves a Mini legendás rali-győzelme

Szinte napra pontosan ötven esztendővel ezelőtt, 1964. január 21-én aratta máig legendás első győzelmét a Mini Cooper S modell a Monte Carlo ralin. Az észak-írországi Patrick „Paddy” Hopkirk és navigátora, Henry Liddon hibátlan versenyzéssel előzte meg a jelentős erőfölénnyel induló riválisokat, ezzel az autósport történetének egyik legemlékezetesebb futamgyőzelmét produkálva. Az eredménnyel rajongók milliói zárták egy csapásra szívükbe a brit kisautót, és véste be a nevét a Mini az autósport legendáinak nagykönyvébe. A győzelem azonban nem egyszeri kiváltság volt: a Mini diadalsorozata ezután éveken át folytatódott.

A nyolcvan esztendő legendája, Paddy Hopkirk szeme még ma is felcsillan, ha eszébe jutnak győztes kisautója menettulajdonságai. „Jóllehet, kezdetben a Mini mindössze egy kis családi vállalkozás volt, műszakilag mégis rengeteg előnye volt a riválisokkal szemben. Fronthajtása és keresztben beépített motorja hatalmas előnyt jelentett, és a pusztán tény, hogy egy apró autóval versenyeztünk a keskeny, taktikás szakaszokon, szintén előnyként értékelem. Nagyon szerencsések voltunk: az autó hibátlan volt, és minden összejött a kellő pillanatban” - meséli a legendás, 37-es rajtszámmal és 33 EJB rendszámmal versenyző pilóta, aki 1964 telén, a „hosszú kések éjszakájának” becézett szakaszon csapattársaival, a negyedik helyen végzett finn Timo Mäkinennel és az összetett hetedik helyezett, szintén finn Rauno Aaltonennel néhány tökéletes kilométer alatt új korszakot nyitott a Monte Carlo rali történelmében: a „három muskétás” korszakát.

A klasszikus Mini Monte Carlo-ban elért diadaláról hatalmas szenzációként beszéltek a világ autósport-rajongói, ez a siker azonban nem a semmiből érkezett. A kisautót a Mini atyjaként emlegetett Sir Alec Issigonis tervezte meg, amikor a British Motor Corporation igazgatótanácsának elnöke, Leonard Lord 1956 végén felkérte, hogy alkossa meg a tökéletes kisautót. Issigonis a gyártó vezető tervezőjeként rendszeresen kikérte barátja, a népszerű versenyautó-konstruktőr John Cooper szakvéleményét, aki így a Mini megszületésének minden egyes lépéséből kivette a részét. A Mini kezdetben mindössze 34 lóerős volt, elsőkerék-meghajtása, könnyűszerkezetes építése, széles nyomtávja és méreteihez képest hosszú tengelytávja azonban olyan extrém fürge négyülékes kisautóvá varázsolták, amely tulajdonságok nagyon gyorsan kikövezték a Mini útját az autósport trónja felé.

A legendás Mini Cooper S 1960-ban debütált a Monte Carlo ralin. Három intenzív tanulóévet követően, 1963-ban Rauno Aaltonen megszerezte első kategóriagyőzelmét, majd egy évvel később, januárban rajthoz állt a négyhengeres, 1071 köbcentiméteres szívvel szerelt Mini, amelynek teljesítménye immáron 90 lóerő körül volt. Jóval erősebb volt, mint a korábbi modellek, de papíron még így is bőven elmaradt az olyan riválisokkal szemben, mint a Mercedes-Benz 300 SE vagy a Ford Falcon, amik hathengeres és V8-as motorjai háromszor-négyszer erősebbek voltak. Paddy Hopkirk azonban a Monte Carlo rali hosszú egyenesekkel tűzdelt szakaszain sem hagyta, hogy riválisai jelentős előnyre tegyenek szert: mindent kipróbált az apró járműből, és a „hosszú kések éjszakáján”, a verseny utolsó előtti szakaszán végül elérkezett az elszámolás ideje: a klasszikus Mini esélyt kapott, hogy bizonyítsa tehetségét.

„Abban az évben rendesen havazott, úgyhogy rengeteget gyakoroltunk és készültünk” - emlékezik vissza Hopkirk. „A Mini különösen jól mozgott lejtmenetben, így amit felfelé menet esetleg elvesztettünk, azt a lefelé vezető terepeken behoztuk” - mondta a pilóta, aki bravúros versenyzéssel átvette a vezetést a mezőny élén. A pontos kormányzás, a tökéletes



kezelhetőség, a hibátlan gumiválasztás, Hopkirk tehetsége, és a hó, ami a nagyobb autókat egytől egyig lelassította, együttesen bebiztosította a szenzációs győzelmet.

A következő évben Timo Mäkinen és navigátora, Paul Easter megvédte a klasszikus Mini bajnoki címét. Versenyautójukban egy még erősebb, 1275 köbcentiméteres motor dolgozott, a győzelemhez azonban elengedhetetlen volt a kivételes skandináv tehetség is. Ráadásul Mäkinen volt a mezőny egyetlen indulója, aki úgy autózta végig a teljes távot, hogy egy büntetőpontot sem szerzett, annak ellenére sem, hogy az 1965-ös verseny a Monte Carlo rali történetének egyik legszigorúbban ellenőrzött megmérettetése volt. A verseny szervezői az intenzív havazás és az útfelület erős jegesedése ellenére sem szakították félbe a futamot, így a finn pilóta és a Mini Cooper S a második éjszakai szakaszon, az Alpokon keresztül autózott fel a dobogó legfelső fokára, hat szakaszból ötöt megnyerve.

A „három muskétás” elsőprő hármas diadalt aratott a következő, 1966-os versenyen, amely egyúttal a legdrámaibb Monte Carlo rali volt mind közül. Mäkinen, Aaltonen és Hopkirk a rajtvonaltól egészen a célvonalig uralták a futamot, és végül ebben a sorrendben állhattak fel az abszolút győztesek dobogójára is, miután végigsöpörték a teljes '66-os mezőnyt. A mesterhármas mámorában úgy tűnt, hogy a klasszikus Mini iránti osztatlan rajongás határtalan – ahogyan a csalódás is az volt, amikor a versenyt követő műszaki ellenőrzésen a francia versenybiztosok utólag kizárták mindhárom Minit a hűtőrácsok elé szerelt fényszórók miatt, amelyekről kimondták, hogy szabálytalanok...

A Monte Carlo-i mesterhármas álmai szertefoszlottak, de a „három muskétás” eltökélte, hogy a legkorábbi alkalommal visszavágnak. 1967 telén Hopkirk, Mäkinen és Aaltonen két másik BMC csapattal karöltve sorakozott fel a rajtvonalnál. Ezúttal sem a szabályok, sem a riválisok nem állhattak a Mini Cooper S és győzelme közé. Rauno Aaltonen mellé a legendás 1964-es győzelem kulcsembere, Paddy Hopkirk navigátora, Henry Liddon ült be, akinek ez volt az utolsó éles megmérettetése. A páros úgy fűzte át Monte Carlo szűk utcáin és a francia Alpok lankáin az apró versenyautót, hogy a célvonalnál tizenkét másodperces előnnyel intették le őket. Hopkirk ezen a versenyen hatodikként, egy évvel később pedig ötödikként ért célba a klasszikus Mini volánjánál. 1968-ban Aaltonen a harmadik lett. És noha a kisautók fényes rali-korszaka lassan a végéhez ért, a „három muskétás” néhány év alatt egy kitörölhetetlen fejezetet írt az autósport történelemkönyvébe. A dicső győzelmek pedig azóta sem merültek a feledés homályába: az eredeti MINI kiegészítők között számos izgalmas tárgy és felszerelés található, amelyek mindegyike a legendás diadalsorozat emlékét őrzi.

**

További információ:

Jávor Dániel, vállalati kommunikációs menedzser

Tel.: +36 29 555 115; e-mail: Daniel.Javor@bmw.hu

A BMW csoport magyar nyelvű sajtóoldala a következő címen érhető el:

www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/hu/startpage.html

A BMW Group

A BMW Group a világ egyik legsikeresebb autó és motorkerékpár-gyártó vállalata, a BMW a MINI és a Rolls-Royce márkák tulajdonosa. Világcégként a BMW Group 13 országban 28 gyárat üzemeltet, termékeit pedig értékesítési hálózatán keresztül a világ több mint 140 országában forgalmazza.



A világszerte kb. 100 000 alkalmazottat foglalkoztató BMW Group globális értékesítési volumene a 2013-as évben meghaladta az 1,963 millió személygépkocsit és a 115 000 motorkerékpárt, összbevétele elérte a 76,85 milliárd eurót.

A BMW Group sikerét hosszútávú gondolkodással és felelős működéssel alapozta meg. A vállalat stratégiájának alapvető része a környezetvédelmi szempontból és szociálisan is fenntartható értéklánc, a termékei által képviselt, mindenre kiterjedő felelősség és az erőforrások megőrzése iránti elkötelezettség.

www.bmw.hu

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

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

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

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