

**BMW
GROUP**

Russia

Corporate Communications



Большая победа для маленького автомобиля: 50 лет назад классический Mini впервые выиграл ралли Монте-Карло.

В январе 1964 года Падди Хопкирк сделал уникальный британский компактный автомобиль Mini настоящей легендой автоспорта, а в 1965 и 1967 годах Тимо Мякинен и Рауно Аалтонен повторили этот триумф.

Миниатюрный автомобиль, громадный успех: сегодня исполняется 50 лет с момента одной из самых блестящих побед в истории международного автоспорта. 21 января 1964 года Mini Cooper S впервые одержал историческую победу в ралли Монте-Карло. Команда ирландского пилота Патрика Падди Хопкирка и штурмана Генри Линдона произвела настоящий фурор, неожиданно разгромив на своем небольшом британском автомобиле более мощных фаворитов. Его безупречное поведение на загородных дорогах и горных перевалах, на снежном и даже ледяном покрытии, на сложных поворотах и крутых склонах позволило этому Давиду не только навсегда оставить запись о своей победе над голиафами автоспорта в истории, но и завоевать свое место в сердцах многих любителей гонок. Превосходство классических Mini в ралли Монте-Карло продолжилось и в последующие годы. Товарищи Падди Хопкирк по команде, финны Тимо Мякинен и Рауно Аалтонен, добавили в копилку британского автопроизводителя еще две победы в общем зачете — в 1965 и 1967 годах.

Сегодня Падди Хопкирку уже 80 лет, но его глаза загораются, когда он вспоминает, как управлялся тот автомобиль. «Несмотря на то, что Mini был, по сути, маленьким семейным автомобилем, он обладал рядом неоспоримых технических преимуществ. Главными из них, конечно, стала переднеприводная компоновка с поперечно расположенным двигателем. Другим преимуществом являлась компактность: поскольку дороги были неровные и достаточно узкие, небольшие размеры автомобиля сыграли нам на руку. Нам очень повезло: автомобиль был идеален, и все факторы соединились в самый подходящий момент».

Легендарная «ночь длинных ножей», предпоследний этап гонки в Монте-Карло, стала отправной точкой для Mini Cooper S с номером 37, ставшим впоследствии легендарным регистрационным знаком 33 EJB на пути к блестящей победе зимой 1964 года. Хопкирк

Company
«BMW Rusland Trading»
ООО

A BMW Group company

Office address
125212, Russia,
Moscow,
Leningradskoe sh,
39a, bld.1

Telephone
(007 495) 795 2900

Telefax
(007 495) 795 2912

Internet
www.bmw.ru

**BMW
GROUP**

Russia

Corporate Communications



пересек финишную черту всего на 17 секунд позже своего главного конкурента — Бо Люнгфельдта, который управлял более мощным Ford Falcon с мотором V8. Используемая в то время специальная формула, позволяющая уравнивать различия в весе и мощности болидов участников, поставила классический Mini на первое место в общей классификации. А защитил свое преимущество Хопкирк во время заключительного этапа, проходившего по извилистым улочкам Монте-Карло. Во время церемонии награждения восторженные возгласы болельщиков Хопкирк разделит со своими товарищами по команде. Четвертое место Тимо Мякинена и седьмая строчка общего зачета Рауно Аалтонена окончательно подтвердили успех Mini Cooper S и провозгласили эру «трех мушкетеров», как их прозвала публика, в ралли Монте-Карло. С особым восторгом успех классического Mini отмечали у него на родине, в Великобритании. Хопкирк получил поздравительную телеграмму от британского правительства — и даже от The Beatles. «Действительно, я получил телеграмму от самих The Beatles, — вспоминает Хопкирк. — А потом они прислали мне свою фотографию с автографами и подписью: «Ты теперь один из нас, Падди». И сейчас эта фотография очень греет мне душу».

Триумф классического Mini в Монте-Карло вызвал восторг фанатов автоспорта со всего мира. Однако этот успех не появился из ниоткуда: компактный автомобиль, созданный Алемом Исигонисом, занимавшим в то время пост главного технического директора компании British Motor Corporation, с момента своего создания таил в себе значительный спортивный потенциал. Первым его заметил конструктор Джон Купер. Именно этот знаменитый создатель спортивных каров стал ключевой фигурой в разработке более мощной версии автомобиля. Двигатель Mini развивал всего 34 лошадиные силы, однако передний привод, низкий вес, широкая колея и относительно длинная колесная база наделили этот четырехместный автомобиль исключительной маневренностью и обеспечили ему все предпосылки для участия в кольцевых и раллийных гонках.

Уже в 1960 году такие гранды автоспорта, как Грэм Хилл, Джек Брэбем и Джим Кларк испытывали управляемость доработанной Джоном Купером микролитражки на гоночной трассе «Формулы-1» в Сильверстоуне. Однако именно в ралли-гонках классический Mini демонстрировал наибольшие перспективы. Пэт Мосс, сестра

Company
«BMW Rusland Trading»
ООО

A BMW Group company

Office address
125212, Russia,
Moscow,
Leningradskoe sh,
39a, bld.1

Telephone
(007 495) 795 2900

Telefax
(007 495) 795 2912

Internet
www.bmw.ru

BMW GROUP

Russia

Corporate Communications



знаменитого гонщика «Формулы-1» Стирлинга Мосса, выиграла за рулем Mini ралли Тюльпанов и ралли Баден-Баден в 1962 году. А на следующий год миниатюрный британский автомобиль уже был готов произвести фурор в глазах публики на ралли Монте-Карло. После нескольких лет сложной и упорной работы команде инженеров удалось добиться результата, который удивил и привлек внимание любителей автоспорта. Рауно Аалтонен и Падди Хопкирк оформили дубль в своем классе, заняв в итоговом общем протоколе третью и шестую строчки соответственно.

Было очевидно, что классический Mini, как никто иной, подходил на роль Давида, готового утереть нос голиафам автогонок. Джон Купер понял это одним из первых. Еще в 1959 году он поручил Рою Сальвадори отправиться на прототипе в Италию, чтобы принять участие в Гран-при в Монце. Сама поездка в итоге превратилась в гонку между Сальвадори и его приятелем, гонщиком Регом Парнеллом, который управлял гоночным Aston-Martin DB4. Результат этого заезда подтвердил предположения Купера: доработанный им классический Mini опередил гораздо более мощный Aston-Martin на финише почти на час.

Издавна заметные ярко-красные миниатюрные гоночные машинки с белыми крышами, отправленные командой BMC на ралли Монте-Карло в 1964 году, казалось, снова не смогут навязать борьбу своим маститым соперникам. На старт впервые вышли доработанные Mini Cooper S, оснащенные новыми двигателями объемом 1071 куб. см и мощностью около 90 л. с. Их мощность значительно выросла, но по сравнению с конкурентами вроде Mercedes-Benz 300 SE или Ford Falcon оставалась очень скромной — двигатели соперников, шести- и восьмицилиндровые, были в три-четыре раза мощнее.

33-е ралли Монте-Карло началось, в соответствии с традицией, стартом автомобилей в девяти европейских городах. Встретиться гонщики должны были во французском городе Реймс. Mini Cooper S Хопкирка/Лиддона стартовал в Минске, Рауно Аалтонен и Тони Эмброуз отправились в путь из Осло, а Тимо Мякинен и Патрик Вэнсон — из Парижа. Классические Mini успешно завершили эти предварительные маршруты, и на старт в Реймсе среди 277 участников вышли все шесть автомобилей команды. Первый этап ралли, финишировавший в Сен-Клоде, сразу свел в очном противостоянии двух

Company
«BMW Rusland Trading»
ООО

A BMW Group company

Office address
125212, Russia,
Moscow,
Leningradskoe sh,
39a, bld.1

Telephone
(007 495) 795 2900

Telefax
(007 495) 795 2912

Internet
www.bmw.ru

**BMW
GROUP**

Russia

Corporate Communications



пилотов, которым суждено было определить весь ход ралли Монте-Карло 1964. На первую строчку протоколов взлетел Бо Лjungфельдт на своем Ford Falcon, однако Падди Хопкирк на Mini Cooper S не отставал.

Следующий этап состоял преимущественно из длинных ровных участков, однако Хопкирк не позволил никому из своих мощных соперников создать сколько-нибудь значимого преимущества. А решающим этапом стала «ночь длинных ножей» — легендарная ночная гонка через перевал Коль де Турини, позволившая классическим Mini в полной мере продемонстрировать свои сильные стороны. «Тот год выдался достаточно снежным, поэтому у нас были прекрасные возможности для подготовки и тренировок, — объясняет Хопкирк. — Особенно здорово Mini ехали на спусках, а все наши тренировки включали в себя как спуски, так и подъемы, поэтому, если мы и проиграли некоторое время соперникам на подъемах, на спусках мы его отыграли с лихвой».

Великолепная управляемость, безошибочный выбор резины, талант пилота и снег, серьезно замедливший мощных соперников, — все эти факторы сложились воедино и позволили Хопкирку перехватить лидерство на 1607-метровом перевале Коль де Турини. Однако интрига относительно того, кто же станет победителем по итогам всего ралли, сохранялась вплоть до самого конца — как и ожидалось, на последнем этапе в Монте-Карло Бо Лjungфельд снова продемонстрировал лучшее время. Однако Хопкирк, выжавший из своего Mini Cooper S максимум, не дал сопернику возможности уйти в отрыв, и завоеванное на прошлых этапах преимущество позволило ему удержать победу. «Тогда ралли значительно отличалось от сегодняшних гонок. Сегодня ты сразу знаешь свой результат — а тогда я узнал, что стал победителем, от журналистов — уже после того, как закончил последний круг. Я не мог в это поверить. Это стало сюрпризом как для нас, так и для всего мира — и это было очень здорово», — вспоминает Хопкирк. На следующий год Тимо Мякинен и его штурман Пол Истер защитили титул классических Mini. Не последнюю роль в их победе сыграл новый двигатель, объем которого был увеличен до 1275 куб. см, однако главным фактором все-таки стал талант скандинавского пилота. Мякинен стал единственным гонщиком, сумевшим полностью избежать штрафных баллов на протяжении всего ралли Монте-Карло, несмотря на то, что гонка 1965 года стала одной из самых строгих за всю историю проведения. Большое

Company
«BMW Russland Trading»
ООО

A BMW Group company

Office address
125212, Russia,
Moscow,
Leningradskoe sh,
39a, bld.1

Telephone
(007 495) 795 2900

Telefax
(007 495) 795 2912

Internet
www.bmw.ru

BMW GROUP

Russia

Corporate Communications



количество снега и льда значительно осложнило ход соревнования, однако это не остановило организаторов от включения в программу второго ночного этапа в Приморских Альпах. Впрочем, Мякинен и его Mini Cooper S, казалось, и не заметили сложнейших условий. Финн выиграл пять из шести спецучастков на последнем этапе и уверенно опередил ближайшего соперника в итоговом протоколе, став победителем ралли Монте-Карло 1965.

Самым ярким и в то же время драматичным ралли в истории «трех мушкетеров» стала гонка в Монте-Карло в следующем, 1966 году. Мякинен, Аалтонен и Хопкирк разгромили конкурентов в пух и прах и именно в таком порядке и завоевали все три ступени пьедестала почета. Восторг публики от миниатюрных, юрких Mini, казалось, был безграничен — и безграничным же было разочарование, когда французские комиссары гонки объявили о своем решении дисквалифицировать все три автомобиля за якобы не соответствующее регламенту головное освещение. По этой же причине из итогового протокола был исключен ставший четвертым экипаж на Lotus Cortina — а победителем был объявлен финский пилот команды Citroën Паули Тойвонен.

Мечты о хет-трике в Монте-Карло были разбиты — однако «три мушкетера» были настроены взять реванш при первой же возможности. Зимой 1967 года Хопкирк, Мякинен и Аалтонен снова вышли на старт вместе с двумя другими экипажами заводской команды BMC. И в этот раз ни правила, ни соперники не смогли удержать Mini Cooper S от высшей ступени подиума. Компанию Рауно Аалтонену составил Генри Лиддон, штурман Падди Хопкирка, выигравший историческую гонку 1964 года. И финско-британский экипаж было не остановить. Опередив соперников на 12 секунд, Аалтонен стал безоговорочным триумфатором гонки. А одним из тех, кто выразил особенный восторг от экипажа, стал не кто иной, как Хопкирк: «Генри Лиддон был действительно выдающимся штурманом. Однако штурманов почему-то постоянно несправедливо обделяют вниманием. А ведь они, помимо блестящего чтения легенды, еще и несли ответственность за автомобили».

В 1967 году в ралли Монте-Карло Хопкирк финишировал шестым, а год спустя его классический Mini стал пятым в общей классификации. Аалтонен стал третьим в 1968 году, однако было очевидно, что эпоха компактных автомобилей, которые произвели

Company
«BMW Rusland Trading»
ООО

A BMW Group company

Office address
125212, Russia,
Moscow,
Leningradskoe sh,
39a, bld.1

Telephone
(007 495) 795 2900

Telefax
(007 495) 795 2912

Internet
www.bmw.ru

**BMW
GROUP**

Russia

Corporate Communications



настоящий фурор в ралли-гонках, подходила к концу. Конкуренцы становились слишком мощными, и гоночная слава классических Mini клонилась к закату. Несмотря ни на что память о блестящем триумфе 1964 года навсегда останется столь же уникальной, а «трем мушкетерам» удалось написать одну из самых ярких глав в истории автоспорта. Что же до неординарных решений фар головного света, навлекших на Mini гнев организаторов в 1966 году, то их наследие до сих пор сохранено в виде ряда оригинальных аксессуаров MINI: от черных окантовок фар и устанавливаемых на радиаторной решетке знакомых дополнительных фар — до модифицированного ксенонового головного освещения.

MINI Corporate Communications:

Кирилл Ястребов, kirill.yastrebov@bmw.com, тел.: +7 925 137 00 70

Пресс-агент MINI: JMgroup

Анастасия Бородина, a.borodina@jmgroun.ru, тел.: +7 925 158 89 58

Company

«BMW Rusland Trading»
ООО

A BMW Group company

Office address

125212, Russia,
Moscow,
Leningradskoe sh,
39a, bld.1

Telephone

(007 495) 795 2900

Telefax

(007 495) 795 2912

Internet

www.bmw.ru