

## Vor 50 Jahren: Großer Sieg für ein kleines Auto

**Der große Sieg im kleinen Auto: Vor 50 Jahren gewann ein Mini Cooper S erstmals die Rallye Monte Carlo. Der irische Fahrer Paddy Hopkirk und sein Co-Pilot Henry Liddon machten das britische Kleinwagen-Original im Januar 1964 zur Motorsport-Legende. Sie setzten sich am 21. Januar 1964 mit dem britischen Kleinwagen gegen eine vermeintliche Übermacht deutlich leistungsstärkerer Konkurrenten durch - Timo Mäkinen und Rauno Aaltonen wiederholten den Triumph in den Jahren 1965 und 1967.**

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 Mini damit in der Gesamtwertung in Front. Und er verteidigte den Vorsprung auch beim 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.

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.“ Der Ire erhielt damals auch 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.“

Die sportlichen Talente des anfangs nur 34 PS starken Kleinwagens hatte als erster Sportwagen-Konstrukteur John Cooper entdeckt. Er gab den Anstoß zum Bau einer leistungsgesteigerten Version des dank seines Frontantriebs, seines geringen Gewichts, seiner breiten Spur und des vergleichsweise langen Radstands äußerst agilen Viersitzers. Auf dem Formel-1-Kurs von Silverstone testeten 1960 prominente Fahrer wie Graham Hill, Jack Brabham und Jim Clark die Kurvenkünste des von Cooper getunten Kleinwagens. Schon 1959 hatte Cooper seinen Fahrer Roy Salvadori in einem Prototyp auf die Reise zum italienischen Grand Prix nach Monza geschickt. Bereits 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 Mini traf rund eine Stunde früher ein als der deutlich stärkere Aston Martin.

Seine wahre Domäne fand der 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.

Bei der Rallye Monte Carlo des Jahres 1964 sprachen die reinen Daten zunächst gegen die sechs vom Werksteam der British Motor Corporation (BMC) 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.

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. Auch auf dem nächsten, überwiegend aus kilometerlangen Vollgasfahrten bestehenden Teilstück ließ sich Hopkirk von den hochmotorisierten Konkurrenten nicht entscheidend abhängen.

Das gute 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 in der berühmten „Nacht der langen Messer“ 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.

Im Jahr darauf war es Timo Mäkinen, der mit seinem Co-Piloten Paul Easter dafür sorgte, dass Mini den 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.

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 automobilen Winzling 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 holte den Sieg mit zwölf Sekunden Vorsprung.

Hopkirk selbst beendete die Rallye Monte Carlo 1967 als Sechster, gönnte seinem ehemaligen Co-Piloten aber den Sieg: „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.“ Im Jahr belegte der Ire noch einmal Platz fünf der Gesamtwertung, während Aaltonen Dritter wurde. (ampnet/jri)

## Bilder zum Artikel

---



Paddy Hopkirk im Mini Cooper bei der Rallye Monte Carlo 1964:

---



Paddy Hopkirk im Mini Cooper bei der Rallye Monte Carlo 1964:

---



Paddy Hopkirk im Mini Cooper bei der Rallye Monte Carlo 1964:

---



Paddy Hopkirk und Henry Liddon im Mini Cooper bei der Rallye Monte Carlo 1964.

---



Paddy Hopkirk und Henry Liddon im Mini Cooper bei der Rallye Monte Carlo 1964.

---



Paddy Hopkirk und Henry Liddon im Mini Cooper bei der Rallye Monte Carlo 1964.

---



Paddy Hopkirk und Henry Liddon im Mini Cooper bei der Rallye Monte Carlo 1964.

---



Paddy Hopkirk und Henry Liddon im Mini Cooper bei der Rallye Monte Carlo 1964.

---



Paddy Hopkirk und Henry Liddon mit dem Mini Cooper bei der Rallye Monte Carlo 1964.

---



Der siegreiche Mini Cooper der Rallye Monte Carlo 1964:

---



Paddy Hopkirk mit dem Mini Cooper der Rallye Monte Carlo 1964:

---