

# CLASSIC DRIVER

## Mini 1964: Sieg bei der Rallye Monte Carlo



**Es war die Sensation des Rallyewinters 1963/64: Ein kleiner roter David mit weißem Dach hatte allen PS-starken Goliaths die Rücklichter gezeigt und sich den Gesamtsieg der Rallye Monte Carlo gesichert. Mit einem Paukenschlag war aus einem Kleinwagen eine Legende geworden: Ursprünglich als preiswertes und sparsames Fortbewegungsmittel konzipiert, hatte sich der Mini zum heißblütigen Mini Cooper und mit diesem Erfolg zum Sportwagen des kleinen Mannes gemauert.**

Wo immer der Mini – als Normalversion, als Cooper oder als getunter Flitzer – an den Start ging, war er für eine Überraschung gut. Er wirbelte die Rallye-Welt ebenso durcheinander, wie er manchen Rundstrecken-Platzhirschen um die Ohren fuhr. Die 60er Jahre waren das Mini-Jahrzehnt – weit über die offiziellen Wettbewerbe hinaus. Denn auch als der Mini auf den abgesperrten Strecken nicht mehr konkurrenzlos war, bot kein Auto mehr Sportlichkeit für weniger Geld, mehr Fahrspaß auf kleinerer Grundfläche.





Die Rallye verspricht spannend zu werden. Was sich die Jahre zuvor angedeutet hat, wird an diesem 17. Januar 1964 unübersehbar: Die Zeit der Amateure geht zu Ende, immer mehr Werksteams starten zur Rallye Monte Carlo. Die Starterfelder in Minsk, Glasgow, Paris, Frankfurt, Athen, Warschau, Lissabon und Monaco, für die zeitgleich die Flagge fällt, sind bunt gemischt. Den bärenstarken Ford Falcon mit Greder/Delalande und Schlessler/Leguezec können allenfalls die Mercedes-Benz 300 SE mit Böhlinger/Kaiser oder Glemser/Braungart leistungsmäßig Paroli bieten. Doch auch Trana/Lindstrom auf einem „Buckelvolvo“ Typ 544 rechnen sich Chancen aus, genauso wie Toivonen/Jarvi mit ihrem Volkswagen 1500. Citroën schickt den DS 19 gleich viermal ins Rennen, muss sich aber zahlenmäßig den Briten geschlagen geben: Sechs der wieselflinken kleinen Minis meldet BMC, 24 weitere werden von Privatiers gesteuert. Die Fahrer Patrick Hopkirk und Henry Liddon starten gemeinsam mit einem weiteren Mini-Team im russischen Minsk, während Rauno Aaltonen und Tony Ambrose in Oslo Kurs Südfrankreich nehmen. Die drei anderen Minis, einer davon mit Timo Mäkinen und Patrick Vanson an Bord, nehmen die Strecke ans erste gemeinsame Ziel Reims von Paris aus unter die Räder.

Eben diese Mannschaftsaufstellung der Mini-Armada verspricht die Spannung: Aaltonen und Hopkirk drifteten im Vorjahr als Erster und Zweiter ihrer Klasse ins Ziel, der Finne schaffte es sogar auf den dritten Platz im Gesamtklassement. Und in diesem Jahr nun treten sie mit einem neuen, stärkeren Auto an: Das bisherige Auto war ein Serien-Mini mit 56 PS aus 997 Kubikzentimetern Hubraum, gut für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. In diesem Jahr nun stehen die Minis in der neuen Cooper S-Version am Start, deren Motor unter anderem auf 1071 Kubikzentimeter Hubraum vergrößert ist und jetzt 70 PS leistet. Nicht nur die gesteigerte Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h verspricht da mehr Wettbewerbsfähigkeit, sondern vor allem auch die bessere Beschleunigung in 13 statt bisher 19 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100.



Tatsächlich beginnt die Rallye hoffnungsvoll für die Piloten der englischen Platzwunder. Auf der 4 000 Kilometer langen Sternfahrt nach Reims schafft die Rallye-Meute einen Schnitt von 50 km/h, wenn auch nur 277 Autos dieses erste Ziel erreichen. Die Werks-Minis sind jedenfalls noch vollzählig dabei. In der französischen Stadt notieren die Offiziellen die Kennzeichen von drei roten Minis mit weißem Dach, die später zur Legende werden sollen: 33 EJB, gefahren von Paddy Hopkirk, LBL 6D mit Rauno Aaltonen am Steuer und AJB 44B, als dessen Fahrer Timo Mäkinen in den Listen steht.

Die erste gemeinsame Rallye-Etappe führt über 597 Kilometer nach Saint-Claude. Nach der 23 Kilometer langen Sonderprüfung zu Beginn zwischen Saint-Didier und Mont Main scheint sich die Favoritenrolle der

Ford Falcons mit ihren gewaltigen 4,7 Liter-Achtzylindern zu bestätigen. Bo Ljungfeldt hat seinen Kraftprotz auf den ersten Platz manövriert, dicht gefolgt allerdings von Patrick „Paddy“ Hopkirk auf dem Mini Cooper S. Nur 16 Sekunden trennen ihn von dem führenden Falcon. Platz drei sichert sich Eugen Böhringer mit dem 300er Mercedes, Platz vier Trana auf Volvo 544. Und schon an fünfter Stelle rangiert der zweite Mini Cooper mit Timo Mäkinen.



Doch die Aussichten, diese Plätze zu halten, sind für die zwar flinken, aber nicht auf Höchstgeschwindigkeit getrimmten Minis weniger gut. Die Etappe von La Madelaine nach Pelle Autiers bei Gap ist eine 46 Kilometer lange Vollgasstrecke. Dementsprechend sieht nach Abschluss dieser Prüfung auch das Klassement aus: Ljungfeldt mit seinem schnellen Ami führt weiter, auf Platz 2 hat Trana seinen Buckel-Volvo geheizt. Dennoch schlagen sich die Minis erstaunlich gut: Immerhin muss Paddy Hopkirk nur einen Platz hergeben, er fährt seinen Mini Cooper auf Platz 3. Mercedes-Pilot Böhringer muss sich mit dem 4. Rang zufrieden geben, während Timo Mäkinen seine 5. Position halten kann.

Für die entscheidende, die anspruchsvollste Prüfung wappnen sich die Teams mit allem, was ihnen zur Verfügung steht: Eisspione fahren möglichst kurz vor dem Start voraus, um die Fahrer vor den kritischen Stellen zu warnen. Gepokert wird überall mit den Reifen: Manche setzen auf Spikes, andere auf Mischungen. Sogenannte Super Low Section-Reifen mit asymmetrischem Profil sollen für optimale Traktion sorgen, oder Pneus in Halbgürtelbauweise; zudem tauchen die ersten Dunlop Niederquerschnitts-Rennreifen auf.



Im Kampf David gegen Goliath hat vor der Nacht der langen Messer Ljungfeldts Goliath die Nase um 65 Sekunden vorn. Doch der großvolumige Motor erweist sich dennoch als Nachteil. Der Grund: Je mehr Hubraum die Autos bei der Rallye Monte Carlo haben, desto schneller müssen sie fahren, um sich keine Strafpunkte einzuhandeln. Bo Ljungfeldt wuchtet seinen Wagen durch die Serpentina zum 1607 Meter hohen Col de Turini, aber Gewicht, Größe und der Hinterradantrieb erweisen sich im tiefen Schnee als Nachteil. Die kleinen Mini Cooper gleichen das Leistungsmanko durch ihre behände Kurvenwilligkeit und den Frontantrieb mehr als aus.

Als Ljungfeldt erschöpft am Ziel ankommt, hat er gerade mal 17 Sekunden Vorsprung auf Hopkirk herausgefahren. Nach der Handicapformel führt der Ire auf dem Mini Cooper deshalb mit 2 152,1 Strafpunkten. Auf den zweiten Platz hat sich Saab-Fahrer Carlsson mit 2 183,2 Zählern vorgearbeitet. Auch Mäkinen hat einen Platz gut gemacht und liegt mit 2 216 Punkten um Haaresbreite vor Ljungfeldt mit zwei Zehntelpunkten mehr.

Die einzige Chance, die der Ford Falcon Fahrer jetzt noch auf den Sieg hätte, ist das abschließende Rundstreckenrennen auf dem Grand Prix Stadtkurs von Monaco. Es wird in diesem Jahr zum letzten Mal bei der Rallye Monte Carlo ausgefahren. Doch es bleibt eine theoretische Chance: Bo Ljungfeldt holt aus dem Falcon raus, was die Maschine hergibt. Nur Schlessler kann bei dieser Hatz überhaupt noch mithalten. Aber auch Paddy Hopkirk lässt dem Mini Cooper keine Verschnaufpause. Er ist nur eine halbe Minute langsamer als Ljungfeldt und sichert sich so den Gesamtsieg der Rallye Monte Carlo 1964.



Am Ende stehen auf dem Siegereppchen Paddy Hopkirk mit 2 536,2 Punkten, Bo Ljungfeldt ist Zweiter mit 2 566,7 Zählern und Carlsson mit 2 573,7 Punkten Dritter. Um den Triumph der Mini Cooper komplett zu machen, rangiert Mäkinen mit 2 593,8 Punkten auf Platz vier und Rauno Aaltonen mit 2 619,5 Zählern auf Platz sieben. Die Werksstrategie hat sich damit ausgezahlt: Erstmals führen Paddy Hopkirk und seine beiden skandinavischen Kollegen in einem gemeinsamen Team. Der ebenso spektakuläre wie publikumswirksame Fahrstil des Kleeblattes sorgt dafür, dass am Ende der Rallye jeder weiß, wer mit den drei Musketieren gemeint ist.

Text & Fotos: MINI

## Galerie





**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/mini-1964-sieg-bei-der-rallye-monte-carlo>  
© Classic Driver. All rights reserved.